Miesięcznik Ligi Obrony Kraju dla modelarzy



MODELARZ

Rok XXXIII /373/
Styczeń 1987 r.
Cena 40 zł

1'87

PL ISSN - 0137-7701 • Nr indeksu - 36543

str. 2-3 i 12 ▶







MODELARZ
STYCZEŃ 1987

SPIS TREŚCI

4. 51 Mistrzostwa Polski Modeli Szybowców klasy F3B
5. Aktualności modelarstwa lotniczego i kosmicznego.
7. Warszawskie Zawody Spółdzielczości Mieszkaniowej o Memoriał Zygmunta Puławskiego.
8. Kto podejmie inicjatywę?
8. Poprawiam własny rekord świata.
12. Model z napędem gumowym A. Andriukowa.
14. Samolot dyspozycyjny „Falcon-10"
20. Łodzie słowiańskie — budowa modeli o poszyciu zakładkowym.
22. VIII ogólnopolska giełda modelarska.
22. Pompa odśrodkowa H3 do modeli klas F6/F7.
26. V Mistrzostwa Świata Modeli Pływających klas FSR.
26. XXXIII Mistrzostwa Polski Modeli Pływających klas F3 i FSR.
27. Z kraju i ze świata.
28. Mistrzostwa Polski Modeli Samochodów RC z napędem elektrycznym.
30. Byliśmy w modelarni przy szkole podstawowej w Bocheniu.
31. Nasza biblioteczka
31. Modelarz pomaga
32. Fotociekawostki.

Nasza okładka

Na zdjęciu górnym senior polskiego modelarstwa Jan Bury z Poznania ze swym modelem. Na dole: Viggo Gerard i Kazimierz Strycharski.

Fot. B. Koszewski



Medaliści konkursu modeli skonstruowanych do 1945 roku Kazimierz Strycharski (w środku), Jan Bury (z lewej) oraz Władysław Wiąz.

IV SPOTKANIE SENIORÓW

Nikt dokładnie nie wie, ilu jest ich jeszcze wśród nas. Może pięciuset, może tysiąc. Wiadomo jednak, że do Leszna Wielkopolskiego przybyło ponad stu, by wziąć udział w IV Spotkaniu Seniorów Modelarstwa zorganizowanym w tutejszym Centrum Wyszkolenia Lotniczego Aeroklubu PRL.

Trzy październikowe dni 1986 r. też były znamienne: spotkanie odbyło się z okazji sześćdziesięciolecia naszego sportu modelarskiego zapoczątkowanego w 1926 r. pierwszym Wszechpolskim konkursem modeli latających na Polu Mokotowskim w Warszawie. W 1986 r. też był konkurs modelarski dla seniorów, a nawet trzy. O czym powiemy za chwilę, lecz przed tym kilka słów o zjawisku zwanym seniorem.

Kim jest nasz współczesny senior modelarstwa lotniczego lub kosmicznego? Formalnie rzecz biorąc musi mieć ukończone pięćdziesiąt lat i dorobek sportowy albo instruktorski — co w modelarstwie wychodzi na jedno. Ale nie pięćdziesięciolatkowie nadali ton spotkaniu w Lesznie, lecz seniorzy sześćdziesięciopięcio — siedemdziesięciopięcioletni! Wciąż żywotni, aktywni w modelarstwie i w tym co się dzieje wokół niego. Z pozoru jakby nieco nieskromni, gdy chodzi o ich osobiste sukcesy sportowe — w istocie więcej byli dumni ze swych wychowanków: dzisiejszych mistrzów modelarstwa i innych dziedzin sportu lotniczego, lotników zawodowych — cywilnych i wojskowych, naukowców i konstruktorów. Przechowują pieczołowicie ich zdjęcia, gdy byli młodzikami, juniorami stawiającymi pierwsze kroki w lotniczej karierze. To zadowolenie ze sprawdzenia się, jako wychowawca, chociaż trzeba czekać na to dziesiątki lat, jest satysfakcją dostępną tylko seniorom.

Jak już wspomnieliśmy, seniorzy mogli wziąć udział w trzech konkursach: na najlepszą wystawę indywidualną pamiątek oraz na najlepsze modele historyczne konstrukcji do 1945 r. i z lat 1946—65.

A więc po kolei. Zaczęto od wyboru pięcioosobowej komisji. W każdym konkursie obowiązywała skala ocen od 0 do 30 punktów. Tyle też punktów można było przyznać za lot.

Do konkursu zgłoszono dwadzieścia sześć wystaw. Małych i dużych. Oceniano oryginalność eksponatów, zgodność historyczną oraz dokumentację. W skład większości wystaw wchodziły modele historyczne — oryginalne lub ich rekonstrukcje, czasem silniki, wyłączniki i narzędzia sprzed lat, prawie zawsze zdjęcia unikatowe i rysunki wykonawcze. Zdarzały się też kolekcje modeli, pucharów i dyplomów krajowych oraz zagranicznych.

Wybór najlepszej wystawy nie był łatwy. Pięciu sędziów długo krążyło po wielkiej sali sportowej CWL oceniając i porównując ekspozycje, by w końcu ustalić kolejność. Różnice punktowe w ocenach najlepszych wystaw były bardzo małe.

Za najlepsze uznano wystawy: 1 — Viggo Gerarda, 2 — Jana Burego, 3 — Jana Michalskiego. Wielki zbiór zdjęć Witolda Stańczyka nie miał jeszcze oprawy wystawowej. A szkoda.

Konkurs wystaw przypominał wzajemnie seniorom lata ich młodości, dając innym wiele cennego materiału źródło-

Widok ogólny stoisk zgłoszonych do konkursu. To tylko mały fragment ekspozycji, którą oglądaliśmy w dużej sali sportowej Centrum Wyszkolenia Lotniczego APRL w Lesznie Wlkp.





Stoisko wystawowe Henryka Zawala.



Stoiska wystawowe: Adama Wojnara (w środku), Viggo Gerarda (z lewej) i Witolda Stańczyka (z prawej).

MODELARSTWA LOTNICZEGO

JANUSZ WOJCIECHOWSKI
Fot. B. Koszewski (5) i archiwum (1)

wego do poznania prawdziwej i pełnej historii polskiego modelarstwa lotniczego. — Podkreślamy to, ponieważ na tysiącach zdjęć unikatowych przywiezionych na spotkanie w Lesznie mogliśmy nieoczekiwanie ujrzeć rzetelny obraz tego, co się działo w polskim modelarstwie lotniczym od jego początków do chwili obecnej. Z tajnymi zawodami w okupowanej Warszawie, modelarzami w obozach koncentracyjnych, pierwszymi zawodami na Ziemiach Zachodnich i Północnych przyłączonych do Macierzy, sukcesami krajowymi i międzynarodowymi. — Aż dziw bierze, ile tych zdjęć przetrwało burzliwe sześćdziesięciolecie. W pięknych albumach i tak po prostu, w kopertach.

Nasuwa się pytanie: — Kiedy najcenniejsze zdjęcia znajdą się w monografii historii polskiego sportu modelarskiego? W latach osiemdziesiątych takie właśnie książki zaczęły się ukazywać u naszych sąsiadów. Jedne zawierają tylko historię modelarstwa lotniczego, drugie — również innych rodzajów modelarstwa. Wydawane są starannie z krótkim tłumaczeniami w językach światowych, a więc służą pośrednio jako źródło wiedzy o danym kraju. Liczba zrzeszonych modelarzy w świecie — bez Chin — przekracza 20 milionów, a ilu jest nie ujętych w kartotekach? Należy dodać, że nie są to książki opasłe, żadna nie przekracza około 200 stron, zachowując wartości poznawcze, cenne dla współczesnych modelarzy. Oprócz treści historycznej i statystyczno-kronikarskiej, są w nich staranne rysunki najlepszych modeli z fachowym komentarzem.

Konkursy modeli historycznych miały charakter towarzyski. Komisja oceniała historyczną oryginalność modelu, jego zgodność z dokumentacją oraz lot. Chociaż wymagano tylko by model wystartował, poleciał chwilę i wylądował poprawnie, bez pomiaru czasu lub odległości lotu, zdarzały się loty oryginalnych modeli historycznych mogące z powodzeniem brać udział w dzisiejszych zawodach i mistrzostwach. Seniorzy „pokazywali pazury".

W konkursie modeli historycznych z okresu do 1945 r. najlepsze wyniki uzyskali: 1 — Kazimierz Strycharski, 2 — Jan Bury, 3 — Władysław Wiąz. Wśród siedemnastu startujących seniorów.

W konkursie modeli historycznych z lat 1946—1965 startowało osiemnastu seniorów, a najlepsze miejsca zajęli: 1 — Henryk Zawal, 2 — Jerzy Zwoliński, 3 — Roman Straburzyński. Wyróżniono również Aleksandra Dziewałtowskiego.

Najwyższy poziom reprezentowały liczne gumówki (tak nazywano tradycyjnie modele z napędem gumowym): belkowe, kadłubowe, kabinkowe, kaczki jedno- i dwuśmigłowe. Można było zobaczyć w działaniu śmigła jednołopatowe i przekładnie wielogumowe. Najstarsi seniorzy startowali z wiatrem, młodsi pod wiatr. Żałowano, że nie było pomostu startowego, można by było rozegrać kolejkę startów z ręki i z ziemi. Jak kiedyś bywało. Dobrze latały szybowce sprzed lat, także sterowane zdalnie aparaturami własnej budowy z nadajnikami lampowymi. Był też model szybowca na procę gumową i świetnie latająca stara zasłużona silnikówka (czyli model z silnikiem spalinowym).

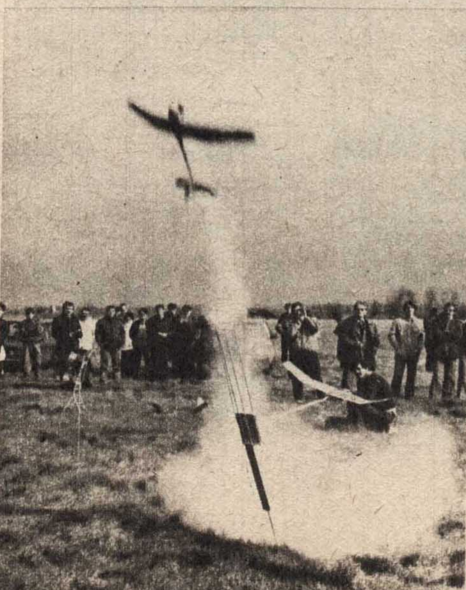
Warto dodać, że loty konkursowe odbywały się przy porywistym wietrze, nawet z lekkimi noszeniami w pobliżu zabudowań już ogrzewanych, bo noce były zimne. I tu także seniorzy błysnęli znajomością meteorologii, umiejętnością wybrania właściwej chwili startu, gdy zanikał poryw wiatru. Zwracała uwagę wyjątkowa odporność modeli na uszkodzenia: nieraz rozkładały się na tak zwane czynniki pierwsze, lecz się nie rozbijały. Stara, dobra szkoła budowy modeli dająca dużo radości lotu, a mało napraw.

Przebieg spotkania filmowała telewizja, fotografowała prasa. Nie wiemy jeszcze, czy sfilmowano wcale nierzadkie sceny, gdy sędziwy senior chodzący o lasce rzucał się nagle w pogoń za uciekającym w siną dal modelem. Przebiegał kilkaset metrów i to bez zadyszki. Czyżby modelarstwo odmładzało? Bądź co bądź jest to dziedzina sportu, uznana oficjalnie. Dodajmy, że siedemdziesięciolatek chodzący o kuli odkładał ją i jakby bez trudności wchodził oraz schodził bez pomocy młodych z wysokiego podium dla zwycięzców konkursu. Najlepszym w konkursach wręczono medale, puchary, dyplomy, upominki.

Ale towarzyska rywalizacja sportowa, chociaż bardzo sympatyczna i gorąco oklaskiwana przez publiczność na starcie lotniskowym, nie była głównym punktem programu spotkania w Lesznie. Na akademii z udziałem prezesa Aeroklubu PRL generała brygady pilota doktora Władysława Hermaszewskiego i przedstawicieli władz miejscowych, a także czterech organizacji centralnych współpracujących w dziedzinie modelarstwa lotniczego — osiemdziesię-

dokończenie na str. 12

Poniżej (od lewej): fragment pokazów lotu najlepszych polskich modeli współczesnych. Startuje rakietoplan Zbigniewa Durczoka, a Jarosław Zieliński (w głębi) przygotowuje model z napędem spalinowym; Jan Tomaszewski z modelem szybowca „Bocian" podczas startu na Polu Mokotowskim w 1942 roku (dla przypomnienia jak to wówczas wyglądało model i start).





51 MISTRZOSTWA POLSKI MODELI SZYBOWCÓW ZDALNIE STEROWANYCH KLASY F3B

PIOTR A. KACZOREK
Fot. Piotr Aksiuta

Po dziewięciu latach przerwy Mielec gościł w dniach 19—21 lipca ub. r. podczas 51 Mistrzostw Polski Modeli Szybowców Zdalnie Sterowanych najlepszych w kraju zawodników specjalizujących się w klasie F3B.

Organizatorzy stanęli przed dość trudnym zadaniem — równolegle w mieście odbywało się kilka znaczących imprez z Festiwalem Zespołów Polonijnych na czele — stąd pewne kłopoty z zakwaterowaniem uczestników imprezy. Również zmiany w regulaminie tej klasy modeli, najbardziej chyba skomplikowanym wśród wszystkich kategorii modeli latających, przysporzyły nieco pracy i były tematem wielu dyskusji.

Zawodnicy i obsługa imprezy zameldowały się bez spóźnień i zostali zakwaterowani aż w trzech różnych punktach miasta. Sprawny dowóz na lotnisko i na posiłki (autobusem i mikrobusem) niwelował jednak odległości.

W sobotę 19 lipca po uroczystym otwarciu imprezy w planie był trening, a następnie loty konkursowe. Do godz. 13.00 wyznaczono pole startowe, zbierano nadajniki do depozytu. Kilku zawodników wykonało w tym czasie próbne loty. Po przerwie obiadowej o godz. 14.00 rozpoczęto I turę lotów konkursowych. Pogoda niewyraźna, zachmurzenie i od czasu do czasu lekkie opady deszczu. Konkurencję długotrwałości lotu wygrał Krzysztof Jasiński z Łodzi przed Mieczysławem Czaplą z Białegostoku i Tadeuszem Jakubczykiem z Aeroklubu Zagłębia Miedziowego. W konkurencji odległościowej wielu zawodników osiągnęło 12 przelotów bazy i o miejscach w całej turze decydowała konkurencja C — prędkościowa. Klasą dla siebie był tu pod nieobecność Grzegorza Peszke i Leszka Zygi z Krosna — Cezary Zdrójkowski z Aeroklubu Warszawskiego. Po pierwszej turze lotów prowadził Zdrójkowski przed Szumińskim i Stefańskim. Należy zauważyć, że latano wg starego regulaminu — tak zdecydowali sędziowie.





W niedzielę rano rozpoczęto II turę lotów. Koncertowo lata Zdrójkowski, zdobywając komplet punktów, Jasiński drugi w tej turze, a trzeci Marek Luziński z Łodzi. Wpadkę na prędkości ma Wojtek Szumiński z Gliwic, rozbijają modele Czapla i Stefański — to już koniec ich startów, nie mają bowiem zapasowych modeli.

Po dwóch turach lotów na czele kadrowicze — Zdrójkowski i Jasiński. Ta kolejność nie zmienia się już do końca imprezy.

Równorzędną walkę z Jasińskim (Zdrójkowski odskoczył na bezpieczną odległość 200—300 punktów) toczy Wojciech Szumiński, który lata równo i pewnie wygrywając IV i V turę lotów. (III turę lotów wygrywa Zdrójkowski przed Jasińskim i Szumińskim.) Gdyby nie wpadka w II turze lotów, młody modelarz z Gliwic miałby szansę na tytuł wicemistrzowski — w efekcie zadowolił się trzecim miejscem, co też jest dużym sukcesem tego zawodnika.

Czwarte miejsce w mistrzostwach zajmuje Teofil Sypka z Rybnika — lata bardzo dobrze — dwa słabsze loty w II i III turze powodują stratę kilkuset punktów i możliwości nawiązania walki o miejsce na podium.

Piąty — Andrzej Krupa z Aeroklubu Podkarpackiego lata niezwykle równo. Rozegrano — po raz pierwszy zresztą w historii mistrzostw Polski — w tej kategorii modeli 5 tur lotów — Krupa ma najsłabszy wynik 2519 punktów — najlepszy zaś 2592 punkty! Słabe wyniki w prędkości (flatter) powodują, że zawodnik ten nie zajmuje wyższej pozycji.

Szóste miejsce przypada Ryszardowi Miśkiewiczowi z Aeroklubu Łódzkiego.

Wygrali kadrowicze — Zdrójkowski przed Jasińskim — trzeci członek kadry narodowej, Andrzej Remza z Aeroklubu Warszawskiego, latał bardzo niewyraźnie i znalazł się na odległej pozycji.

W mistrzostwach dominowały modele mocne, sztywne, przygotowane do lotów na prędkość. Praktycznie konkurencja C decyduje o wyniku. Czasy uzyskane przez czołówkę w Mielcu (+ — 23 sekundy) nie są rewelacyjne. Za granicą lata się poniżej

20 sekund, toteż jeśli zawodnicy myślą o startach w imprezach międzynarodowych, zdecydowanie muszą poprawić tę część konkurencji.

Szkoda, że dwaj pozostali członkowie kadry: G. Peszke i L. Zyga z Krosna nie brali udziału w imprezie — latali równolegle w Popradzie w CSRS. Ich start na pewno zaostrzyłby konkurencję.

Uroczysta ceremonia zakończenia Mistrzostw, na którą przybyli gospodarze miasta, przedstawiciele instytucji, zakładów pracy patronujących imprezie, organizacji młodzieżowych — na czele z wiceprezydentem Mielca mgr Janem Burym oraz szefowie Aeroklubu Mieleckiego z jego prezesem mgr inż. Jerzym Belczakiem — odbyła się na płycie lotniska przed hangarem aeroklubowym. Nagrodzono sześciu pierwszych zawodników wśród seniorów oraz dwóch juniorów, którzy zażarcie walczyli o tytuł mistrza kraju w swej kategorii wiekowej. Zwycięsko z tej rywalizacji wyszedł Jacek Bauer z Aeroklubu Kujawskiego. Tytuł wicemistrza Polski juniorów zdobył Igor Miłoszewski ze Szczecina.

Wyniki imprezy odczytał sędzia główny imprezy inż. Artur Paciorek z Krakowa. Kierownikiem Mistrzostw był wiceprezes Aeroklubu Mieleckiego Józef Mączka, stroną sportową kierował szef sekcji modelarskiej — Aer. M. — Jan Madej, kierownikiem technicznym był Stanisław Schab z Mielca. Z ramienia Wydziału Modelarstwa Zarządu Głównego Aeroklubu PRL zawody obserwował Jerzy Maciejewski z Warszawy, zaś funkcję sekretarza imprezy pełnił niżej podpisany.

Po raz pierwszy rozegrano mistrzostwa w klasie juniorów. Należy mieć nadzieję, że w bieżącym roku o tytuł najlepszego ubiegać się będzie większa liczba zawodników. Jest już na naszym rynku pewna ilość prefebrykowanych części modeli szybowców, są zestawy (m. in. produkowane przez K. Jasińskiego — producent latał na mistrzostwach modelem ze swego zestawu!), są wreszcie aparatury „Signal".

A więc, juniorzy, do dzieła! Trudna to, ale piękna i dająca dużo satysfakcji klasa modelarstwa lotniczego.

PIOTR KACZOREK
Fot. Piotr Aksiuto

WYNIKI 51 MISTRZOSTW POLSKI MODELI SZYBOWCÓW ZDALNIE STEROWANYCH KL. F3B.
Mielec — 1986-07-21.

SENIORZY

1. Cezary Zdrójkowski — Aeroklub Warszawski, 2945 + 3000 + 2996 + 2809 + 2676 = 14426.
2. Krzysztof Jasiński — Aeroklub Łódzki, 2766 + 2757 + 2948 + 2687 + 2791 = 13949.
3. Wojciech Szumiński — Aeroklub Gliwicki, 2921 + 2294 + 2868 + 2863 + 2969 = 13815.
4. Teofil Sypka — Aeroklub ROW, 2714 + 2421 + 2442 + 2776 + 2678 = 13031.
5. Andrzej Krupa — Aeroklub Podkarpacki, 2571 + 2577 + 2592 + 2580 + 2519 = 12839.
6. Ryszard Miśkiewicz — Aeroklub Łódzki, 2603 + 2183 + 2250 + 2655 + 2708 = 12399.
7. Bogusław Mamiński — Aeroklub Gdański, 2789 + 2493 + 1436 + 2722 + 2737 = 12177.
8. Marek Luziński — Aeroklub Łódzki, 2674 + 2669 + 2378 + 2850 + 1588 = 12159.
9. A. Wierzchołowski — Aeroklub Warszawski, 2305 + 2248 + 2469 + 2422 + 2591 = 12035.
10. Tadeusz Jakubczyk — Aeroklub Zagłębia Miedziowego, 2857 + 2345 + 1779 + 2412 + 2489 = 11882.

Startowało 23 zawodników.

JUNIORZY

1. Jacek Bauer — Aeroklub Kujawski, 2000 + 1886 + 2000 + 1875 + 1875 = 9636.
2. Igor Miłoszewski — Aeroklub Szczeciński, 1038 + 1894 + 1343 + 1900 + 1928 = 8103.

WYNIKI ZESPOŁOWE

1.	Aeroklub Zagłębia Miedziowego	52631
2.	„ Warszawski	40013
3.	„ Łódzki	42291
4.	„ Bielsko-Bialski	21816
5.	„ Krakowski	16058
6.	„ Poznański	15428
7.	„ Gliwicki	13815
8.	„ ROW	13031
9.	„ Podkarpacki	12839
10.	„ Gdański	12177
11.	„ Kujawski	7177
12.	„ Szczeciński	4202
13.	„ Białostocki	3677

AKTUALNOŚCI MODELARSTWA LOTNICZEGO I KOSMICZNEGO



● Podczas odbywającego się w dniach 24—26 października 1986 roku w Lesznie Wielkopolskim IV Spotkania Seniorów Modelarstwa Lotniczego został oddany do użytku Centralny Ośrodek Szkolenia Modelarskiego Aeroklubu PRL. Ośrodek będzie bazą szkoleniową dla modelarzy lotniczych i kosmicznych. W jego skład wchodzą pracownie do zajęć oraz hotel na 60 miejsc.

● W dniu 25 października odbyło się w Lesznie posiedzenie Komisji Modelarskiej Aeroklubu PRL, podczas którego został ustalony niżej podany skład kadry narodowej w modelarstwie lotniczym i kosmicznym na rok 1987.

● **W kategorii modeli swobodnie latających — 14 osób kl. F1A** (modele szybowców): S. Jurczeniak z Aer. Zagł. Miedziowego, S. Kubit, Cz. Ziôber z Aer. Gliwickiego, R. Gołubowski z Aer. Białostockiego.

kl. F1B (modele z napędem gumowym): E. Cofalik z Aer. ROW, K. Różycki z Aer. Poznańskiego, S. Skibicki z Aer. Suwalskiego.
kl. F1C (modele z napędem silnikowym): J. Zieliński z Aer. Szczecińskiego, M. Roman z Aer. Warszawskiego, T. Piątek z Aer. Wrocławskiego, P. Plachetka z Aer. Gliwickiego.
kl. F1D (modele halowe): S. Kujawa z Aer. Poznańskiego, E. Ciapała z Aer. Śląskiego, R. Czechowski z Aer. Krakowskiego.
W kategorii modeli na uwięzi — 14 osób
kl. F2A (modele prędkościowe): T. Chojnacki, A. Rachwał, G. Nowakowski, T. Rachwał (junior) z Aer. Śląskiego.
kl. F2B (modelo akrobacyjne): P. Zawada z Aer. Pozańskiego, P. Dziuba z Aer. Warszawskiego, T. Tronina (junior) z Aer. Rzeszowskiego, J. Węcławiak z Aer. Poznańskiego.
kl. F2C (modele wyścigowe): M. Brożek i L. Jastrzębski.
kl. F2D (modele do walki powietrznej): Z. Karwoski, M. Braciak z Aer. Wrocławskiego, H. Majer (junior) z Aer. Śląskiego, Z. Wit z Aer. Szczecińskiego.
W kategorii modeli zdalnie sterowanych — 6 osób
kl. F3B (modele szybowców): C. Zdrojkowski z Aer. Warszawskiego, G. Peszke z Aer. Podkarpackiego, K. Jasiński z Aer. Łódzkiego.

kl. F3A (modele akrobacyjne): J. Miarka z Aer. Bielsko-Bialskiego, J. Ulas z Aer. Poznańskiego, F. Glasowicz z Aer. Krakowskiego.

W kategorii modeli makiet — 7 osób
kl. F4B (makiety na uwięzi): M. Kaziród z Aer. Częstochowskiego, L. Podgórski z Aer. Pomorskiego, H. Stecyk z Aer. Łódzkiego.

kl. F4C (makiety zdalnie sterowane): M. Dąbrowski z Aer. Ziemi Mazowieckiej, S. Gaudyński z Aer. Łódzkiego, J. Pudełko z Aer. Krakowskiego, W. Szubski z Aer. Włocławskiego.
W kategorii modeli kosmicznych — 18 osób

kl. S3A, S6A, S4B (rakiety ze spadochronem i taśmą oraz rakietoplany): C. Pluta z Aer. Słupskiego, M. Czajka, S. Łasocha z Aer. Grudziądzkiego, K. Dutkiewicz, A. Dutkiewicz, M. Krygier z Aer. Gdańskiego, A. Drążkowski, R. Drążkowski z Aer. Pomorskiego.
kl. S5C i S7 (makiety): A. Opoczko (oraz w kl. S6A) z Aer. Krakowskiego, W. Krzywiński z Aer. Z. Mazowieckiej, J. Samek, Z. Janowski, B. Zmarz z Aer. Podkarpackiego ,H. Piecioł z Aer. Słupskiego, H. Tadajewski (oraz w kl. S3A) z Aer. Gdańskiego.
kl. S8E (rakietoplany zdalnie sterowane): Z. Durczok z Aer. ROW, D. Jocher (oraz w kl. S3A i S6A) z Aer. Podkarpackiego, M. Michalecki z Aer. Kieleckiego.
Komisja Modelarska Aeroklubu PRL ustaliła niżej podany skład kolegium sędziowskiego dla modelarstwa lotniczego i kosmicznego na rok 1987. Przewodniczącym został Edward Kurowski z Wydziału Modelarstwa Aeroklubu PRL.

● **Przewodniczący w kl. F2B — S. Kraszewski z Aer. Warszawskiego.**
Sędziowie: E. Kurowski z APRL, M. Czapla z Aer. Białostockiego, M. Baryłski, R. Mucha, M. Walaszczyk z Aer. Częstochowskiego, A. Paciorek z Aer. Krakowskiego, J. Bury, S. Kujawa, J. Ulas, P. Zawada z Aer. Poznańskiego, T. Sikora z Aer. ROW, B. Tronina z Aer. Rzeszowskiego, J. Kosiński, J. Rosiński, B. Wojewódzki z Aer. Warszawskiego, W. Czerniawski z Aer. Warmińsko-Mazurskiego, Z. Janecki, J. Konik z Aer. Z. Lubuskiej.

● **Przewodniczący w kl. F2C — J. Rosiński z Aer. Warszawskiego.**
Sędziowie: P. Włodarczyk z APRL, R. Mucha z Aer. Częstochowskiego, E. Ciapała, J. Tomaszewski z Aer. Śląskiego, W. Salach, J. Zwoliński z Aer. Warszawskiego, Z. Janecki z Aer. Z. Lubuskiej.

● **Przewodniczący w kl. F2D — M. Walaszczyk z Aer. Częstochowskiego.**
Sędziowie: — R. Mucha z Aer. Częstochowskiego, C. Cimoszko, Z. Maciejewski, J. Szulc z Aer. Szczecińskiego, W. Salach z Aer. Warszawskiego, S. Kroczak z Aer. Wrocławskiego, Z. Janecki z Aer. Z. Lubuskiej, M. Rajewski z Aer. Wałbrzyskiego.
Przewodniczący w kl. F3A — S. Kujawa z Aer. Poznańskiego.
Sędziowie: Z. Korsak z APRL, M. Czapla z Aer. Białostockiego, K. Chyla, M. Pąsik, E. Trzopek z Aer. Bielsko-Bialskiego, M. Walaszczyk z Aer. Częstochowskiego, J. Klimczak, Z. Umiński z Aer. Łódzkiego, H. Grabowski, W. Pocieszyński, A. Sobotta z Aer. Krakowskiego, J. Bury, M. Dominiak, P. Zawada z Aer. Poznańskiego, W. Niestoj z Aer. Warszawskiego, Z. Janecki, J. Konik z Aer. Z. Lubuskiej.

● **Przewodniczący w kl. F4B — L. Mastalski z Aer. „Orląt", w kl. F4C — M. Krzyżan z Aer. Z. Lubuskiej.**
Sędziowie: R. Mucha, M. Walaszczyk z Aer. Częstochowskiego, Z. Luranc z Aer. Gdańskiego, W. Krzyżanowski, P. Woźniak z Aer. Opolskiego, A. Bartosiński, W. Szymkowski z Aer. „Orląt", H. Meller, P. Piszczyk z Aer. Pomorskiego, W. Mazur z Aer. Wrocławskiego, S. Maciąg z Aer. Z. Mazowieckiej, Z. Janecki z Aer. Z. Lubuskiej, J. Oślizło z Aer. Śląskiego, W. Pocieczyński z Aer. Krakowskiego.

51 MISTRZOSTWA POLSKI MODELI SWOBODNIE LATAJĄCYCH KLAS F1A, B, C

Przy akompaniamencie jesiennych podmuchów wiatru i nikłym słońcu rozegrano w Lesznie finały Mistrzostw Polski Modeli Swobodnie Latających.

W pierwszym dniu zawodów o medale walczyli szybownicy. Nękający od kilku lat czołówkę młodzi modelarze musieli tym razem uznać wyższość doświadczonych i starszych kolegów. Klasą dla siebie był Stefan Jurczeniak — aktualny drugi wicemistrz Europy. Prezentowane przez niego starty dynamiczne na najwyższym światowym poziomie dawały modelowi dodatkowe 12—15 metrów wysokości. Brawo! Staszek Kubit i Romek Gołubowski dopiero w dogrywkach ulegli mistrzowi, ale nieznacznie. Dzielnie stawiali czoła gliwiczanie Czesław Ziober i Jan — Claube Droździk.

Modele z napędem mechanicznym i znów emocje. Silny wiatr powoduje znaczne oddalanie się modeli od miejsca startów — pogoń staje na wysokości zadania: dwojąc się i trojąc dostarcza modele na start. Niewtajemniczonych informuję, że pogoń tę stanowią koledzy klubowi nie uczestniczący w konkursie (a więc w przypadku F1C szybownicy i gumówkarze). Modele, mimo iż loty konkursowe wykazują doskonałe ich przygotowanie, często zmieniają swoje terytoria i rozbijają się... Żal silników, modeli, a przede wszystkim pracy ludzkiej. W tej kategorii, niestety, są to wręcz sprawy nie do uniknięcia. Wysokości lotu przy pracującym silniku różne, ale dające wniosek jedyny — do wyników dochodzi się tylko przez solidną pracę i trening. W dogrywkach zaledwie dwóch zawodników: Jarek Zieliński i Marek Roman. Młodzi udowodnili, że czas walczyć o medale ze starymi wyjadaczami. Po raz drugi z rzędu wygrywa Jarek pozostawiając w pokonanym polu wielu znanych zawodników.

Trzeci dzień to starty modeli z napędem gumowym. Pogoda w niedzielę od rana mglista. Wiatr nasila się, by w ostatniej turze lotów (przed godziną 15) osiągnąć w porywach 9—10 m/sek. Wiele modeli łamie się, wiele ucieka, a pogoń nie zawsze może sobie poradzić. Jedynie Eugeniusz Cofalik lata pełne 7 × 180. Modele mistrza osiągają duże wysokości i mimo silnych podmuchów wiatru radzą sobie doskonale. I tutaj młodzież atakuje mistrzów. Sytuację doskonale ilustruje tabela. Uroczyste zakończenie mistrzostw: sędzia główny Jerzy Kaczorek odczytuje wyniki dziękując zawodnikom i sędziom oraz obsłudze zawodów za piękną, sportową walkę i sprawne przeprowadzenie imprezy. Władze miasta w osobie wiceprzewodniczącego Urzędu Miasta oraz przedstawiciele Aeroklubu PRL płk H. Kącik i mgr P. Włodarczyk w asyście kierownika Mistrzostw płk E. Hilczera wręczają zwycięzcom medale, dyplomy i puchary. Znany zawodnik Aeroklubu Warszawskiego obchodzący czterdziestolecie startów Zdzisław Kuls uhonorowany zostaje dyplomem.

Przy dźwiękach hymnu narodowego flagę z masztu ściąga poczet złożony z nowych mistrzów. Do spotkania w roku 1987!

J. KACZOREK



Piękny model Jerzego Włodarczyka — Aer. Śląski



Nakręca gumę Krzysztof Łuniewski — Aer. Warm.-Maz.

Foto: Jerzy Kaczorek

KLASA F1A

1	S. JURCZENIAK	ZAGŁ. MIEDZ.	1260	238
2	S. KUBIT	GLIWICKI	1260	226
3	R. GOŁUBOWSKI	BIAŁOSTOCKI	1260	222
4	C. ZIOBER	GLIWICKI	1260	183
5	J.C. DROŹDZIK	GLIWICKI	1220	
6	E. SŁOMKA	R.O.W.	1194	
7	Z. SOBCZAK	OSTROWSKI	1171	
8	J. PAJĄK	GLIWICKI	1164	
9	J. JURASZEK	B. BIALSKI	1162	
10	R. WAŁACHOWSKI	POMORSKI	1140	
11	K. STEBALSKI	WROCŁAWSKI	1095	
12	D. STEBALSKI	WROCŁAWSKI	1070	
13	L. SZAWECKI	LESZCZYŃSKI	1032	
14	W. KORCZAK	Z. ZAMOJSKIEJ	1018	
15	W. MROZEK	WŁOCŁAWSKI	979	
16	L. KAMIONKA	POMORSKI	917	
17	M. CHOJNACKI	WŁOCŁAWSKI	913	
18	A. BORKO	BIAŁOSTOCKI	875	
19	J. MALICH	WROCŁAWSKI	753	
20	R. NARKIEWICZ	WŁOCŁAWSKI	750	
21	S. KANTUGA	Z. ZAMOJSKIEJ	297	
22	R. RADWAŃSKI	STALOWOWOL.	254	

KLASA F1B

1	E. COFALIK	R.O.W.	1260
2	K. ROBACKI	POZNAŃSKI	1259
3	S. SKRZYCKI	BIAŁOSTOCKI	1191
4	N. PAWLICHA	OPOLSKI	1146
5	S. KOZACZ	GLIWICKI	1129
6	W. GRZESICA	ZAGŁ. MIEDZ.	1120
7	H. KUCHARSKI	KUJAWSKI	1100
8	K. ŁUNIEWSKI	WARM. MAZ.	1087
9	Z. KULS	WARSZAWSKI	1066
10	M. DOBRZAŃSKA	OSTROWSKI	1065
11	L. IWANISZEWSKI	OPOLSKI	1044
12	M. CHMIELEWSKI	KUJAWSKI	1001
13	A. PODROBUT	BIAŁOSTOCKI	991
14	E. STAWENGA	GLIWICKI	986
15	K. SUCHAR	WROCŁAWSKI	949
16	P.A. KACZOREK	MIELECKI	911
17	R. SOWA	GLIWICKI	897
18	M. KASZAK	WARSZAWSKI	872
19	H. STROKA	OPOLSKI	865
20	P. MESZYŃSKI	WARM. MAZ.	798
21	J. PODLEWSKI	POMORSKI	786
22	K. WOJTASZAK	SZCZECIŃSKI	659
23	J. WOJTAK	GLIWICKI	507
24	M. DOMAŃCZEWSKI	BYDGOSKI	380

KLASA F1C

1	J. ZIELIŃSKI	SZCZECIŃSKI	1260	240	300
2	M. ROMAN	WARSZAWSKI	1260	240	264
3	T. PRATEK	WROCŁAWSKI	1231		
4	P. BLACHETKA	GLIWICKI	1205		
5	W. STARZYSZEWSKI	GLIWICKI	1140		
6	J. SIERPOWICZ	WROCŁAWSKI	1111		
7	R. CZERWIŃSKI	ZAGŁ. MIEDZ.	1068		
8	G. GRABARKIEWICZ	Z. WAŁBRZ.	1066		
9	J. OCHMAN	WROCŁAWSKI	1060		
10	J. NOWACKI	SZCZECIŃSKI	1040		
11	E. MOSOR	ŚWIDNICKI	1018		
12	J. KRZEMIŃSKI	WARM. MAZ.	511		
13	A. SYTY	BIAŁOSTOCKI	474		
14	K. ZAWADA	Z. WAŁBRZ.	457		
15	E. BUREK	MIELECKI	454		
16	J. WŁODARCZYK	ŚLĄSKI	372		
17	M. MAŁECKI	POZNAŃSKI	320		
18	M. FLORCZAK	Z. WAŁBRZ.	284		
19	A. SZAMA	WROCŁAWSKI	280		
20	R. MAKOWSKI	POZNAŃSKI	080		



Makieta 1:6 samolotu RWD-4 seniora Krzysztofa Hermana



Makieta 1:8 samolotu RWD-10 Krzysztofa Mularczyka — laureata nagrody specjalnej

WARSZAWSKIE ZAWODY SPÓŁDZIELCZOŚCI MIESZKANIOWEJ MAKIET LATAJĄCYCH NA UWIĘZI O MEMORIAŁ INŻ. ZYGMUNTA PUŁAWSKIEGO

Tekst i zdjęcia: PIOTR GÓRSKI

W niedzielę 12 października ub.r. odbyły się II Warszawskie Zawody Spółdzielczości Mieszkaniowej Makiet Latających na Uwięzi (F-4B), których organizatorem była SBM „Politechnika" i Aeroklub Warszawski. Rozegrano je na terenie Zespołu Szkół Ogrodniczych przy ul. Bełskiej w Warszawie. Można by uznać, że nie jest to temat godzien obszerniejszego omówienia, w zawodach bowiem wzięło udział zaledwie... 8 modelarzy, reprezentujących 5 modelarni czterech warszawskich spółdzielni mieszkaniowych. Można by tak uznać, gdyby nie pewne aspekty, którym warto poświęcić kilka słów.

Przede wszystkim, są to zawody upowszechniające wśród młodzieży modelarstwo redukcyjne, a przy tym — polską technikę lotniczą. I choćby tylko z tych względów powinno się zadbać o spopularyzowanie ich. Zawody mają zresztą pewną tradycję — pierwsze odbyły się 3 maja 1981 r.

Zadziwiające, jak niewielki odsetek budowanych u nas modeli redukcyjnych stanowią modele polskich samolotów. Samolotów, których było przecież wiele i które rozsławiły polskie skrzydła w świecie. Konstrukcje te są przy tym wdzięcznymi obiektami dla modelarstwa. A jednak...

Przykre jest również i to, że tak niewielu modelarzy spośród specjalizujących się w uwięziówkach buduje makiety latające (F-4B), podczas gdy znaczna ich liczba zadowala się modelami sylwetkowymi (F-4B/S), rezygnując z odtwarzania kadłuba na rzecz zwykłej pomalowanej efektownie „dechy". Idąc na łatwiznę zatraca się piękno modelu, jego pełną efektowość... A przy tym — co tu kryć — jakże ubogo rozwija się własne umiejętności. Było to wyraźnie widoczne w dotychczasowych edycjach zawodów, jako, że dopuszcza się... także modele sylwetkowe. Na ostatnich, ubiegłorocznych, były dosłownie... 2 makiety, reprezentowane zresztą przez gospodarzy, z modelarni SBM „Politechnika". W grupie juniorów Krzysztof Mularczyk wystąpił z makietą RWD-10 w skali 1:8, a senior Krzysztof Herman pokazał makietowy model RWD-4 w skali 1:6. Obydwa uzyskały najwyższe noty w ocenie technicznej — jakże blado wyglądały przy nich owe „dechy" — modele atrakcyjnych skądinąd, samolotów: PZL-104 Wilga 35, P-51 Mustang, P-39 Airacobra, Mosquito. W konsekwencji tego dwie nagrody specjalne zawodów podzielili między siebie wymienieni reprezentanci gospodarzy. Miejmy nadzieję, że w tegorocznych zawodach, konkurenci nie dadzą im tak łatwo wygrać.

Zawody będą odbywać się co roku i z punktu widzenia zawodników zapowiadają się bardzo ciekawie. Następna ich edycja, trzecia, rozegrana będzie 11 października 1987 r. na tym samym terenie (ZSO, Warszawa, ul. Bełska 1/3). Podobnie jak w roku ubiegłym dopuszczone zostaną modele sylwetkowe (F-4B/S), będą jednak oceniane wg tych samych kryteriów, co makiety. Jeśli zaś chodzi o przepisy sportowe, to ocena wykonania modeli oraz konkurs w locie będzie zgodna z przepisami Kodeksu Sportowego FAI.

W ubiegłym roku w skład komisji sędziowskiej wchodzili: Jerzy Kosiński — kierownik Sekcji Modelarskiej Aeroklubu Warszawskiego; Bolesław Wojewódzki — również z Aeroklubu Warszawskiego instruktor modelarni osiedlowej na Chmielówce, pracownik WSK PZL-Okęcie; inż. Sergiusz Musiatowicz — pracownik WSK PZL-Okęcie. Komputerowym opracowaniem wyników zajął się mikrokomputerowy klub HOBBYTE SBM „Politechhnika", kierowany przez Krzysztofa Hermana (napisano specjalny program).



Na pierwszym planie — sylwetkowy model 1:10 samolotu P-51D Mustang Adama Dębowskiego. Nieco dalej — również sylwetkowy model P-39 Airacobry Adama Biernackiego (1:12)

Zawody te mają charakter imprezy powszechnej, bo jakkolwiek organizuje się je dla reprezentantów modelarni osiedlowych warszawskich spółdzielni mieszkaniowych, to mogą w nich uczestniczyć także modelarze niezrzeszeni, jak również mile widziani będą zawodnicy spoza Warszawy (konieczne wcześniejsze zgłoszenie, w związku z rezerwacją hotelu). Obowiązują w nich dwie grupy wiekowe: juniorzy — do lat 19, i seniorzy — powyżej tego wieku (obowiązuje rok urodzenia). Na wynik drużynowy sumują się punkty najlepszych zawodników z danej modelarni, niezależnie od grupy wiekowej (niektóre modelarnie grupują tylko osoby z jednej grupy wiekowej). Nie ogranicza się liczby zawodników z poszczególnych modelarni, obowiązuje jednak zasada: jeden zawodnik — jeden model. Liczba pomocników w ekipie nie może przekraczać dwóch osób.

Tyle najważniejszych zasad regulaminowych, a zainteresowani będą mogli zapoznać się ze szczegółami regulaminu, który wraz z załącznikami (planem dojazdu i kartą zgłoszenia) będzie rozsyłany do modelarni.

Do organizatorów dołączyła Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego PZL-Okęcie i z tą chwilą zawody stały się Zawodami o Memoriał inż. Zygmunta Puławskiego, twórcy znakomitych polskich samolotów bojowych lat międzywojennych, związanego z warszawskimi zakładami. Rzecz jednak nie tylko w nazewnictwie i dodatkowym sponsorze. Jak wspomniano, chodzi o popularyzację polskiej techniki lotniczej i polskiego sprzętu. Już w ubiegłorocznych zawodach wprowadzono dwie dodatkowe nagrody specjalne, przyznawane tylko na podstawie noty za ocenę techniczną. Jedną z nich była nagroda dla zawodnika, który stanie do zawodów z modelem samolotu polskiej konstrukcji, a model ten uzyska najwyższą notę podczas oceny technicznej, spośród modeli samolotów polskiej konstrukcji. Druga — dla zawodnika, który stanie do zawodów z modelem najstarszego samolotu polskiej konstrukcji wśród samolotów, których modele brały udział w zawodach. Obydwie nagrody, podobnie jak kryteria, zostaną utrzymane w najbliższej edycji zawodów, a dodatkowo ustanowiono trzecią nagrodę specjalną: dla zawodnika, który stanie do zawodów z modelem samolotu skonstruowanego lub produkowanego w zakładach PZL na Okęciu, a model ten uzyska najwyższą ocenę techniczną wśród modeli PZL. Fundatorem tej nagrody jest właśnie PZL-Okęcie.

Jeśli mowa o nagrodach, to przewidziana jest nagroda przechodnia dla zwycięskiego zespołu (modelarni), przyznawana już od tego roku, a będzie nią oprawiona łopata śmigła z wygrawerowanymi stosownymi napisami. Po roku, w dniu następnych zawodów, trofeum to będzie zwracane organizatorowi zawodów, by mogło być wręczone nowemu zwycięskiemu zespołowi.

W ubiegłym roku ograniczono się jedynie do indywidualnych i zespołowych nagród rzeczowych — były nimi narzędzia modelarskie (ZSRR), laminatowe prefabrykaty kadłubów szybowców (CSRS) i silniki modelarskie (ZSRR).

Godna uwagi — i pozazdroszczenia! — jest dbałość SBM „Politechnika" o stronę bytową — wszyscy zgłoszeni uczestnicy zawodów mieli zapewniony, na koszt organizatorów, gorący posiłek w lokalu gastronomicznym. Jak poinformowano — nie odstąpi się od tej zasady. Motywy — motywami, nagrody — nagrodami, ale zawody zaczynają się

dokończenie na str. 8

Politechnizacja bez silnika...

KTO PODEJMIE INICJATYWĘ?

Stwierdzeniu, że nie ma politechnizacji bez modelarstwa, a modelarstwa bez silników — nikt nie zaprzeczy. Mowa tu oczywiście o uniwersalnym silniczku poj. 2,5 ccm mającym zastosowanie do wszystkich rodzajów modeli i nie tylko. Jak trudny jest on do nabycia wiedzą ci, którzy odwiedzają sklepy Składnicy Harcerskiej. Silniki, sprowadzane w niewielkich ilościach z zagranicy, znikają błyskawicznie.

Problemów z tym związanych nie mają modelarze z Fabryki Samochodów Ciężarowych w Lublinie. Zorganizowana tam przez Bolesława Lemańskiego przed dwudziestu laty modelarnia od lat mieści się w warsztatach zespołu szkół zawodowych przy fabryce. Jeden z byłych opiekunów modelarni mgr inż. Edward Mucha podniósł rangę modelarni w szkole nadając jej nazwę: Modelarski Ośrodek Doświadczalny LOK przy Zespole Szkół Zawodowych FSC. Zaczęto nawet pytać żartobliwie: modelarnia przy szkole, czy szkoła przy modelarni? Związek szkoły z modelarstwem, uprawianie tej pasjonującej dziedziny sportu przez uczniów wpływa na rozwój ich zainteresowań oraz kwalifikacji.

Aktualnie modelarzom z FSC przewodzi inż. Tadeusz Budzyński, kierownik warsztatów szkolnych. Wychowanek inż. Muchy, wieloletni reprezentant i mistrz Polski modelarstwa samochodowego, do dziś jest czynnym zawodnikiem. Inż. Budzyński i jego podopieczni znajdują się w czołówce modelarskiej kraju, zdobywają liczne nagrody i wyróżnienia na zawodach krajowych i za granicą. Mając do dyspozycji dobrze wyposażone warsztaty, ciesząc się życzliwością dyrekcji i załogi, sami rozwiązują trudności w zaopatrzeniu w różne techniczne akcesoria modelarskie wytwarzając je we własnych warsztatach. Inż. Budzyński opracował także technologię silnika i przy pomocy sympatyków modelarstwa z narzędziowni i innych wydziałów fabrycznych wykonał kilka jego prototypów dla potrzeb modelarzy z fabryki.

Tak sobie radzą modelarze z FSC. A co z resztą kraju? Dla potrzeb modelarzy i innych majsterkowiczów należałoby rozwinąć produkcję silników w liczbie 50 tys. sztuk rocznie. Aby je produkować, trzeba dysponować niezbędnymi urządzeniami: tokarką, frezarką i innymi. Są trudno osiągalne na rynku, nabycie ich, wymaga nakładów przekraczających 10 mln złotych i 1000 dolarów. Niezbędna jest także grupa pracowników, składająca się z kilkunastu fachowców. Kto ma się tym zająć?

Fabryka samochodów w Lublinie, której brakuje około 1500 osób oraz funduszy, mająca skąpą liczbę obrabiarek przy tym zajęta m.in. przygotowaniem nowego typu samochodów, nie ma ani zbyt dużych chęci, ani możliwości brania na swe barki dodatkowych kłopotów związanych z produkcją silniczków. Znawcy tematu twierdzą, że inny producent nie wchodzi w grę. Należałoby więc FSC do tej działalności nie tylko zachęcić (bo jej związki i nakłady na modelarstwo były i są duże), ale po prostu pomóc.

Kto to może uczynić? Przede wszystkim ci, którzy są odpowiedzialni za rozwój politechnizacji. A więc Ministerstwo Oświaty i Wychowania, Aeroklub PRL, ZG LOK i Centralna Składnica Harcerska, która na rozprowadzeniu materiałów technicznych nieźle zarabia. Instytucje te powinny zawiązać komitet, który oprócz popierania i wypowiadania się na temat konieczności produkcji silników, krok po kroku usuwał różne przeszkody i pomagał fabryce. Załatwiał ulgi w podatkach, kredyt, wyjednywał przydział maszyn itd.

Do rozwijania politechnizacji nie wystarczą bowiem same chęci i program, przede wszystkim potrzebny jest określony sprzęt i materiały.

(k)

WARSZAWSKIE ZAWODY...

dokończenie ze str. 7

przecież w godzinach rannych, a kończą w późnych popołudniowych. Trwają więc niemal cały dzień.

Tyle o zawodach minionych i najbliższych, snują się jednak wizje i na dalszą przyszłość. A gdyby tak impreza znalazła naśladowców w innych miastach? Stąd już tylko krok do rozgrywania ogólnopolskich zawodów spółdzielczości mieszkaniowej, w kategorii F-4B, z dopuszczeniem F-4B/S. Jak zwierzył się kierownik dotychczasowych zawodów, mgr inż. Jerzy Mularczyk (instruktor modelarni SBM „Politechnika"), jest to jego idea i pięknie by było, gdyby kiedyś przerodziła się w rzeczywistość.

Na razie organizatorzy Warszawskich Zawodów Spółdzielczości Mieszkaniowej Makiet Latających na Uwięzi o Memoriał inż. Zygmunta Puławskiego — serdecznie zapraszają i zainteresowanych proszą o kontaktowanie się na telefon (warszawski): 48-02-93 (Dział Społeczno-Wychowawczy SBM „Politechnika").

PIOTR GÓRSKI

Klasyfikacja II Warszawskich Zawodów Spółdzielczości Mieszkaniowej Makiet Latających na Uwięzi (F-4B)

Juniorzy:

1. Adam Dębowski, mod. SM „Bródno" — Os. Kondratowicza: P-51D Mustang 1:10 (sylwetkowy) — 651 pkt.
2. Krzysztof Mularczyk, mod. SBM „Politechnika": RWD-10 1:8 (makietowy) — 609 pkt.
3. Rafał Szymański, mod. SBM „Ursynów" — Os. Jary: P-51D Mustang 1:12 (sylwetkowy) — 606 pkt.
4. Adam Biernacki, mod. SM „Bródno" — Os. Kondratowicza: P-39 Airacobra 1:12 (sylwetkowy) — 519 pkt.
5. Paweł Misztal, mod. RSM „Os. Młodych" — Os. Ateńska: Mosquito 1:15 (sylwetkowy) — 498 pkt.
6. Tomasz Turowski, mod. SM „Bródno" — Os. Toruńska: PZL-104 Wilga 35 1:10 (sylwetkowy) — 459 pkt.

Seniorzy:

1. Krzysztof Herman, mod. SBM „Politechnika": RWD-4 1:6 (makietowy) — 810 pkt.
2. Rafał Rajewski, mod. SBM „Ursynów" — Os. Jary: Zlin 50L 1:9 (sylwetkowy) — 546 pkt.

Klasyfikacja zespołowa:

1. SBM „Politechnika" — 1419 pkt.
2. SM „Bródno" — Os. Kondratowicza — 1170 pkt.
3. SBM „Ursynów" — Os. Jary — 1152 pkt.
4. RSM „Os. Młodych" — Os. Ateńska — 498 pkt.
5. SM „Bródno" — Os. Toruńska — 459 pkt.

Poprawiam własny rekord świata

Jest niedziela 17 sierpnia 1986 r. Wybieramy się na czwartą już w tym roku próbę pobicia rekordu świata prędkości lotu modelu wodnosamolotu z napędem gumowym. Mój zeszłoroczny rekord jest za niski.

Model przygotowałem bardzo szybki, trzy nieudane próby wynikały właśnie z tego, że jest zbyt szybki, a ja uczę się synchronizacji własnych ruchów przy starcie, decydują ułamki sekund: lewa ręka śmigło, prawa — model.

Przyjeżdżamy na lotnisko, wielki ruch, wrócili właśnie z Łodzi z Mistrzostw Europy dwaj krakowscy wicemistrzowie K. Lenartowicz i M. Wieczorek; naszej ekipie nikt nie towarzyszy, lecz i nie przeszkadza. Miernik spokojnie wytycza bazę, ja z kolegami przygotowuję i napełniam zbiorniki wodne.

Nad Krakowem wyraźny front burzowy, nad lotniskiem prawie kompletna cisza i bardzo niskie ciśnienie, jest okazja. Wszystko gotowe, sędziowie na stanowiska. Pierwszy start (pod wiatr) o godz. 17.14 — wyniki: 2,48 i 2,49 sek. — prędkość — 72,434 km/godz. Zmiana stanowiska startowego i o 17.31 drugi start (z wiatrem). Czasy — 2,29 i 2,29 sek. — prędkość — 78,602 km/godz. Jest nowy rekord świata, dokładne obliczenia na kalkulatorze? — 75,51 km/godz. lepiej, niż zakładałem. Wracamy do miasta w strugach ulewnego deszczu, w Chrzanowie oberwanie chmury, istny potop.

Czy jestem w stanie uzyskać lepszy wynik? Pewnie tak, ale należy dokonać kilku zmian w modelu, (pn. zrobić blokadę śmigła, lewa ręka nie może być przed śmigłem tylko za nim) i kilku innych drobnych poprawek.

Konstrukcja modelu

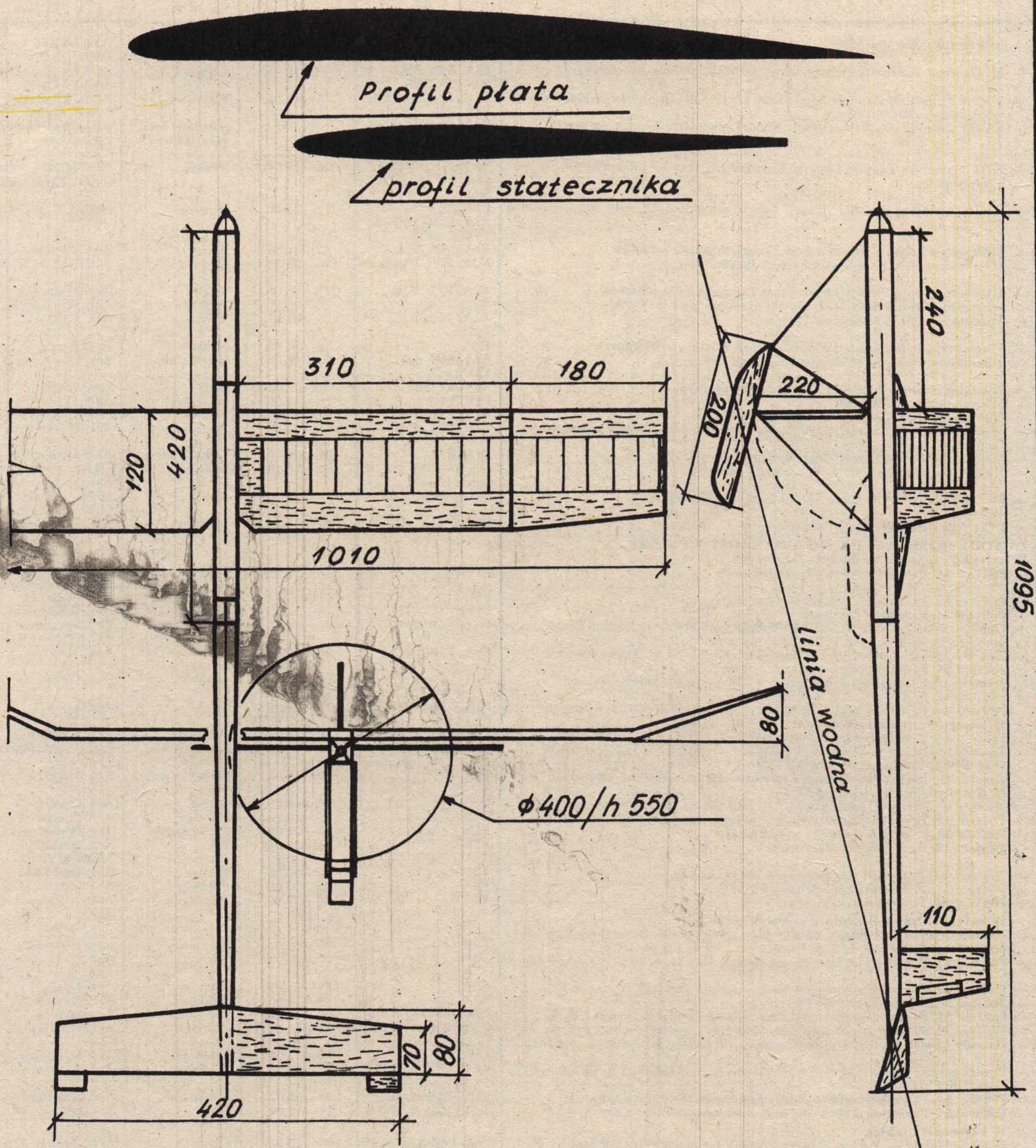
Kadłub — klasyczny, dzielony, łączniki zatrzaskowe.
Skrzydła — bezdźwigarowe, łączenie na bagnetach, kryte papierem japońskim, lakierowane na błyszcząco, zaklinowanie 0.
Stateczniki — z płytki balsowej 5 mm, gładkie, zaklinowanie 0–3.
Śmigło — grzybek i piasta jak przy każdej mojej gumówce, łopatki wykonane specjalnie, średnica 400, skok 550 mm.
Pływak — składany do tyłu, systemem dźwignia — cięgno.
przestawia statecznik poziomy na kąt — 3, model wznosi się i ze zmniejszoną prędkością, ślizgiem ląduje.
System ratunkowy — po 4–5 sek. lotu poziomego wyłącznik czasowy

Podstawowe dane techniczne

Masa całkowita
Całkowita powierzchnia nośna
Obciążenie powierzchni nośnej
— 14,91 dm^2.
— 256,7 g (w tym 37,8 g gumy).
— 17,22 g/dm^2.
Model przelatuje bazę na wysokości 2–3 m z tendencją skrętu w lewo, wiatr 0,5–1,5 m/sek., temperatura 25°C, pełne zachmurzenie.

Składam serdeczne podziękowanie kolegom klubowym, którzy moim próbom poświęcili wiele wysiłku i czasu.

Aeroklub Krakowski
mgr inż. BRONISŁAW MALCZYK



REKORD ŚWIATA

prędkość na bazie

75,51 km/h

Model klasy F1B „HYDRO”		
Skala 1:10	Opracował: Bronisław Malczyk	Arkusz 1
Data 10.09.86.	Kreślił: Antoni Opoczka	Nr ark 1

KALENDARZ IMPREZ CENTRALNYCH MODELARSTWA LOTNICZEGO I KOSMICZNEGO AEROKLUBU PRL NA ROK 1987

Nazwa imprezy	Klasy modeli	Termin zawodów	Miejsce zawodów	Organizatorzy
1	2	3	4	5
— Mistrzostwa Europy Modeli Halowych	F1D	25—30.08.	Wrocław	APRL i Aer. Wrocławski
— Mistrzostwa Państw Socjalistycznych w Modelarstwie Kosmicznym	S3A, S4B, S5C, S6A, S7, S8E	06—12.06.	Leszno	APRL i Aer. Leszczyński CWL
— XXXI Centralne Zawody Modeli na Uwięzi dla Juniorów z Placówek Wychowania Pozaszkolnego	F2A, F2A1/2, F2B, F4B, F4S, F2CPM	16—17.05.	Katowice	Pałac Młodzieży i Aer. Śląski
— XVIII Zawody dla Młodzików „Młodzi modelarze-lotnicy na start"	F1A1/2, F1H, F1G, F1C-1,5, S3A, F2B, F4S	31.05.	wszystkie lotn. aeroklubowe	wszystkie aerokluby regionalne
— XIII Harcerski Turniej Drużyn Lotniczych „Ikar-87" dla Młodzików i Juniorów	M-F1A1/2, F1H, S3A, I-F1A, F2B, S3A	12—14.06.	Kraków	Chorągiew ZHP i Aer. Krakowski
— XXII Centralne Zawody Modeli Latających Spółdzielczości Mieszkaniowej	F1A1/2, F1H, F1G, S3A, F1C1,5, F2B, F4B/S, CO2	19—21.06.	Gliwice	G.S.M. i Aer. Gliwicki
— Mistrzostwa Polski w Modelarstwie Kosmicznym dla juniorów	S3A, S4B, S6A, S7	19—21.06.	Kielce	Aer. Kielecki
— Mistrzostwa Polski Modeli na Uwięzi dla juniorów	F2A, F2B, F4B/S	26—28.06.	Olsztyn	Aer. Warm.-Mazurski
— Mistrzostwa Polski Modeli Swobodnie Latających dla juniorów	F1A, F1B, F1C	25—28.06.	Mielec	Aer. Mielecki
— Mistrzostwa Polski Modeli Halowych dla juniorów i seniorów	F1D	26—28.06.	Wrocław	Aer. Wrocławski
— Mistrzostwa Polski Modeli na Uwięzi	F2A, F2B, F2C, F2D	03—05.07.	Toruń	Aer. Pomorski
— Mistrzostwa Polski Modeli Akrobacyjnych Zdalnie Sterowanych	F3A	28—30.08.	Kraków	Aer. Krakowski
— Mistrzostwa Polski w Modelarstwie Kosmicznym	S3A, S4B, S5C, F3E	03—06.09.	Grudziądz	Aer. Grudziądzki
— Centralne Zawody Modeli z napędem elektrycznym	S6A, S7, S8E	04—06.09.	Łódź	Aer. Łódzki
— Mistrzostwa Polski Makiet	F4B, F4C	10—13.09.	Katowice	Aer. Śląski
— Mistrzostwa Polski Modeli Swobodnie Latających	F1A, F1B, F1C	17—20.09.	Leszno	Aer. Leszczyński
— Mistrzostwa Polski Modeli Szybowców Zdalnie Sterowanych dla juniorów i seniorów	F3B, F3B, A, B	24—27.09.	Warszawa	Aer. Warszawski
— Mistrzostwa Polski Modeli Szybowców na Zboczu	F1E, F3F	02—04.10.	Jeżów Sudecki	Aer. Jeleniogórski
— XXV Centralne Zawody Latawców dla Młodzików	płaskie i skrzynkowe	09—11.10.	Białystok	„Społem" WZSS i Aer. Białostocki
— Mistrzostwa Polski Redukcyjnych Modeli Lotniczych	F4IA, F4IB, F4IC,	23—25.10.	Kalisz	WDK i Aer. Ostrowski
— I Centralne Zawody Modeli Śmigłowców	F3C	03—04.10.	Świadnik	Aer. Świdnicki
ZAWODY ELIMINACYJNE DO MISTRZOSTW POLSKI				
W kategorii modeli swobodnie latających				
— Półfinał M. P. modeli halowych dla juniorów	F1D	11—12.04.	Częstochowa	Aer. Częstochowski i Huta im. Bieruta
— Półfinał M. P. modeli halowych dla juniorów	F1D	04—05.05.	Bydgoszcz	Aer. Bydgoski
— Półfinał M. P. modeli halowych	F1D	16—17.05.	Wrocław	Aer. Wrocławski
— Ogólnopolskie Zawody Modeli Swobodnie Latających o „Puchar Ziemi Średzkiej" — półfinał M. P. dla juniorów z okr. 1, 7, 8, 9	F1A, F1B, F1C	23—24.05.	Środa Wlkp.	Aer. Poznański
— Zawody Modeli Swobodnie Latających o „Memoriał St. Michniewskiego" — półfinał M. P. dla juniorów z okr. 2, 3, 4, 5, 6, 10	F1A, F1B, F1C	23—24.06.	Katowice	Aer. Śląski
— Zawody modeli swobodnie latających o „Memoriał J. Dobiszewskiego" — półfinał M. P. dla okr. 1, 7, 8, 9	F1A, F1B, F1C	20—21.06.	Ostrów	Aer. Ostrowski
— Półfinał M. P. modeli swobodnie latających dla okr. 2, 3, 4, 5, 6, 10	F1A, F1B, F1C	20—21.06.	Mielec	Aer. Mielecki
W kategorii modeli na uwięzi				
— Półfinał M. P. modeli do walki powietrznej	F2D	25—26.04.	Wrocław	Aer. Wrocławski
— Zawody modeli na uwięzi z okazji „Dnia Zwycięstwa" — półfinał M P. w kl. F2C oraz dla juniorów w kl. F2B	F2B, F2C	08—09.05.	Częstochowa	Aer. Częstochowski
— Zawody modeli prędkościowych i wyścigowych na uwięzi o „Memoriał A. Kozłowskiego" — półfinał M. P.	F2A, F2C	09—10.05.	Dąbr. Górnicza	Aer. Śląski
— Zawody o „Puchar Opolskiej S.M." — półfinał M. P. modeli akrobacyjnych	F2B	13—14.06.	Opole	Aer. Opolski
— Półfinał M. P. modeli akrobacyjnych dla juniorów	F2B	23—24.05.	Rzeszów	Aer. Rzeszowski
— Półfinał M. P. modeli do walki powietrznej	F2D	23—24.05.	Wałbrzych	Aer. Wałbrzyski
— Półfinał M. P. modeli akrobacyjnych	F2B	23—24.05.	Ełk	Aer. Suwalski MDK w Ełku
— Półfinał M. P. modeli akrobacyjnych dla juniorów	F2B	06—07.06.	Poznań	Aer. Poznański
— Półfinał M. P. modeli prędkościowych	F2A	06—07.06.	Ostrów	Aer. Ostrowski
— Półfinał M. P. modeli akrobacyjnych	F2B	20—21.06.	Warszawa	Aer. Warszawski
W kategorii modeli zdalnie sterowanych				
— Zawody Modeli Szybowców na Zboczu o „Puchar Gór Świętokrzyskich" — półfinał M. P. dla okr. 1, 2, 3	F3F	25—26.04.	Kielce	Aer. Kielecki
— Półfinał M. P. modeli szybowców na zboczu dla okr. 4, 10	F3F	25—26.04.	Żar	Aer. Bielsko-Bialski
— Półfinał M. P. modeli szybowców na z czu dla okr. 7, 8, 9	F3F	23—24.05.	Kartuzy	Aer. Gdański
— Półfinał M. P. modeli akrobacyjnych	F3A	23—24.05.	Kraków	Aer. Krakowski
— Półfinał M. P. modeli szybowców dla juniorów i seniorów z okr. 7, 8, 9	F3B i F3B-A, B	06—07.06.	Inowrocław	Aer. Kujawski
— Półfinał M. P. modeli szybowców dla juniorów i seniorów z okr. 1, 2, 3	F3B i F3B-A, B	13—14.06.	Warszawa	Aer. Warszawski
— Zawody Modeli Szybowców na Zboczu o „Memoriał Kuczery" — półfinał M. P. dla okr. 5, 6	F3F	06—07.06.	Jeżów Sud.	Aer. Jeleniogórski
— Ogólnopolskie Zawody Modeli Akrobacyjnych o „Memoriał E. Osińskiego" — półfinał M. P.	F3A	27—28.06.	Warszawa	Aer. Warszawski
— Półfinał M. P. modeli szybowców dla juniorów i seniorów z okr. 4, 10	F3B i F3B-A, B	04—05.07.	Kraków	Aer. Krakowski
— Półfinał M. P. modeli szybowców dla juniorów i seniorów z okr. 5, 6	F3B i F3B-A, B	11—12.07.	Łódź	Aer. Łódzki
W kategorii makiet				
— Zawody Makiet o „Puchar Dowódcy Wojsk Lotniczych" — półfinał M. P.	F4B, F4B/S	08—10.05.	Opole	Aer. Opolski, DWL
— Ogólnopolskie Zawody Makiet o „Puchar WKKFiT" — półfinał M. P.	F4B, F4C, F4B/S	16—17.05.	Toruń	Aer. Pomorski
— Ogólnopolskie Zawody Makiet o „Memoriał Z. Szajewskiego i J. Ostrowskiego" — półfinał M. P.	F4B, F4B/S	22—24.05.	Częstochowa	Aer. Częstochowski
— XX Ogólnopolskie Zawody Makiet o „Memoriał kpt. pik J. Różańskiego" — półfinał M. P.	F4B, F4C, F4B/S	04—06.09.	Łódź	Aer. Łódzki
— Zawody Makiet o „Puchar Klubu Seniorów Lotnictwa" — półfinał M. P.	F4C	20—21.06.	Katowice	Aer. Śląski
— Półfinał M. P. redukcyjnych modeli lotniczych dla okr. 1, 7, 8, 9	F4IA, F4IB, F4IC	03—04.10.	Grudziądz	ZDK i Aer. Grudziądzki
— Półfinał M. P. redukcyjnych modeli lotniczych dla okr. 2, 3, 4, 5, 6, 10	F4IA, F4IB, F4IC	10—11.10.	Świdnica	Aer. Ziemi Wałbrzyskiej
W kategorii modeli kosmicznych				
— Zawody Modeli Kosmicznych o „Memoriał J. Gagarina" — półfinał M. P. dla juniorów z okr. 1, 7, 8, 9	S3A, S4B, S6A, S7	09—10.05.	Toruń	Aer. Pomorski
— Półfinał M. P. modeli kosmicznych dla juniorów z okr. 2, 3, 4, 5, 6, 10	S3A, S4B, S6A, S7	09—10.05.	Rzeszów	Aer. Rzeszowski
— Półfinał M. P. modeli kosmicznych dla okr. 2, 3, 4, 5, 6, 10	S5C, S7, S8E	16—17.05.	Piotrków Tryb.	Aer. Ziemi Piotrkowskiej
— Półfinał M. P. modeli kosmicznych dla okr. 1, 7, 8, 9	S5C, S7, S8E	27—28.06.	Słupsk	Aer. Słupski
— Półfinał M. P. modeli kosmicznych dla okr. 2, 3, 4, 5, 6, 10	S3A, S4B, S6A	27—28.06.	Nowy Sącz	Aer. Podhalański
— Półfinał M. P. modeli kosmicznych dla okr. 1, 7, 8, 9	S3A, S4B, S6A	03—05.07.	Gdańsk	Aer. Gdański

KALENDARZ

Międzywojewódzkich i strefowych zawodów eliminacyjnych, Centralnych i Mistrzostw Polski, Kursów, Narad i Zgrupowań, Międzynarodowych zawodów, Posiedzeń — Zgromadzeń (FEMA, NAVIGA) oraz Ogólnopolskich zawodów modelarskich na 1 9 8 7 r.

NAZWA IMPREZY	Organizator ZW — LOK	Miejsce zawodów	TERMIN
1	2	3	4
Międzywojewódzkie zawody eliminacyjne do MP/87 modeli samoch. prędkość. klas: I, II, III, IV oraz IIst i Vst.	Bydgoszcz	Bydgoszcz	9—10.05
j.w.	Katowice	Ruda Śl.	16—17.05.
j.w.	Toruń	Grudziądz	16—17.05.
j.w.	Lublin	Lublin	23—24.05.
j.w.	Poznań	Poznań	30—31.05.
Strefowe zawody eliminacyjne modeli kołowych zdalnie kierowanych klas: RC-EA, EB, V1 i V2			
strefy — „PÓŁNOC"	Koszalin	Koszalin	1—3.05.
strefy — „POŁUDNIE"	Katowice	Katowice	29—31.05.
strefy — „WSCHÓD"	Siedlce	Mińsk Maz.	5—7.06.
strefy — „ZACHÓD"	Wałbrzych	Wałbrzych	12—14.06.
Strefowe zawody eliminacyjne modeli pływaj. żaglowych klas: DX, DM, D-10 i F5Xst.			
strefy — „ZACHÓD"	Zielona Góra	Sława Śl.	28—30.05.
strefy — „POŁUDNIE"	Kielce	Pińczów	29—31.05.
strefy — „PÓŁNOC"	Gdańsk	Wieżyca	5—7.06.
strefy — „WSCHÓD"	Suwałki	Giżycko	5—7.06.
Strefowe zawody eliminacyjne modeli pływaj. żaglowych klas: F5X, F5M, F5-10.			
strefy — „ZACHÓD"	Zielona Góra	Sława Śl.	31.05—2.06.
strefy — „POŁUDNIE"	Kielce	Pińczów	1—3.06.
strefy — „PÓŁNOC"	Gdańsk	Wieżyca	8—10.06.
strefy — „WSCHÓD"	Suwałki	Giżycko	8—10.06.
Strefowe zawody eliminacyjne modeli pływaj. zdal. kier. klas: F1, F3 i FSR.			
strefy — „WSCHÓD"	Warszawa	Warszawa	29—31.05.
strefy — „PÓŁNOC"	Piła	Chodzież	29—31.05.
strefy — „POŁUDNIE"	Krosno	Sieniawa	12—14.06.
strefy — „ZACHÓD"	Poznań	Poznań	26—28.06.
Barażowe spotkanie w klasach FSR	Wrocław	Wrocław	11—12.07.
Strefowe zawody eliminacyjne modeli pływaj. redukcyjnych klas: E, F2, F6 i F7.			
strefy — „POŁUDNIE"	Rzeszów	Rzemień	22—24.05.
strefy — „ZACHÓD"	Szczecin	Szczecin	5—7.06.
strefy — „WSCHÓD"	Białystok	Wasilków	19—21.06.
strefy — „PÓŁNOC"	Włocławek	Sitnica	12—14.06.
ZAWODY CENTRALNE			
Centralne zawody modeli latających na uwięzi klas: F2B, F2D, F4B.	Sieradz	Wieluń	19—21.06.
Centralne zawody modeli latających swobodnie klas: F1A, F1B, F1C.	Zamość	Zamość	18—19.07.
Centralne zawody modeli latających rakiet klas: S-3, S-4, S-7.	Katowice	Katowice	5—7.07.
MISTRZOSTWA POLSKI			
Mistrzostwa Polski modeli samoch. prędkościowych z napędem spalinowym klas: I—IV, IIst i Vst.	Lublin	Lublin	31.07—2.08.
Mistrzostwa Polski modeli pływających zdalnie kierowanych klas: FSR.	Skierniewice	Rawa Maz.	31.07—2.08.
Mistrzostwa Polski modeli pływających żaglowych zdalnie kier. klas: F5X, F5M i F5-10.	Piła	Wągrowiec	4—6.09.
Mistrzostwa Polski modeli kołowych zdalnie kier. z napędem elektrycznym klas: RC-EA, EB.	Piotrków Tryb.	Zelów	14—16.08.
Mistrzostwa Polski modeli pływających redukcyjnych klas: E, F2, F6 i F7.	Biała Podl.	Łosice	21—23.08.
Mistrzostwa Polski modeli pływających żaglowych klas: DX, DM, D-10 i F5-Xst.	Leszno	Bożkowo	28—30.08.
Mistrzostwa Polski modeli pływających zdalnie kierowanych klas: F1 i F3.	Gorzów Wlkp.	Gorzów	4—6.09.
Mistrzostwa Polski modeli kołowych zdalnie kierowanych klas: RC-V1, RC-V2.	Opole	Kędzierzyn	4—6.09.
ZAWODY MIĘDZYNARODOWE			
Międzynarodowe zawody modeli pływających żagl. klas: F-5 (ZSRR, Jugosławia, NRD, CSRS, Polska I i Polska II).	Gdańsk	Gdańsk	28—31.08.
Mistrzostwa świata modeli redukcyjnych statków i okrętów klas: C1—C4 „NAVIGA"	Francja	Rouen	2—8.04.
Tradycyjne zawody modeli redukcyjnych statków i okrętów klas: C1—C4.	Rumunia	Bukareszt	05.
Międzynarodowe zawody modeli pływających państw socjalistycznych klas: FSR.	Bułgaria	Stara Zagora	05.
Zawody przygotowawcze państw socjalistycznych modeli kołowych „FEMA"	ZSRR	do uzgodn.	06.
Zawody przygotowawcze państw socjalistycznych modeli pływających klas: F1, F2, F3, E, „NAVIGA"	Rumunia	do uzgodn.	06.
Tradycyjne zawody modeli kołowych „FEMA"	Bułgaria	Warna	06.
Mistrzostwa świata modeli pływających z napędem mechanicznym klas: F1, F2, F3, E.	NRD	Schwerin	7—15.06.
Mistrzostwa Europy modeli samochodów prędkość. klas: I—IV „FEMA-87"	Szwajcaria	Bazylea	2—5.08.
Tradycyjne zawody modeli kołowych klas: RC-V1	CSRS	Trenczin	08.
Tradycyjne zawody modeli pływających zdalnie kierowanych.	Bułgaria	Gabrowo	09.
Tradycyjne zawody modeli żaglowych zdal. kier.	Jugosławia	Split	11—13.09.
ZAWODY OGÓLNOPOLSKIE			
IX-Ogólnopolskie zawody modeli kołowych zdalnie kierowanych Spółdzielczości Mieszkaniowej.	Łódź	Łódź	
VII-Międzynarodowy Konkurs Lotniczych Modeli plastykowych.	Wrocław	Wrocław	9—10.05.
Ogólnopolskie zawody modeli samochodów zdal. kier. uczestn. wychowania pozaszkolnego.	Tarnów	Tarnów	16—18.05.
Ogólnopolskie zawody modeli pływających klas: FSR.	Piła	Chodzież	20—21.06.
Ogólnopolskie zawody modeli kołowych o „GRAND PRIX — NOWY SĄCZ 87"	Nowy Sącz	Nowy Sącz	3—4.10.
IV-Mistrzostwa Polski Modeli Statków i Okrętów klas: „C".	Lublin	Lublin	8—11.10.
V-Ogólnopolskie zawody — Konkurs kartonowych modeli redukcyjnych.	Wrocław	Oleśnica	7—8.11.
VI-Ogólnopolskie zawody modeli kołowych klas: RC-E i RC-V o „PUCHAR DYR. JELCZ. Z-DÓW SAMOCHODOWYCH"	Wrocław	Jelcz	19—20.09.
IV-Mistrzostwa Polski waloryzowanych modeli redukcyjnych kołowych i okrętowych.	Wrocław	Wrocław	14—15.11.
Ogólnopolskie zawody modeli kołowych klas: RC-A, RC-A/C, RC-A/G, RC-E12.	Kraków	Wieliczka	21—22.11.
XIII-Ogólnopolskie Zawody Modeli Kołowych z napędem elektrycznym RC	Opole	Zawadzkie	28—29.03.

DZIAŁ SZKOLENIA
I SPORTÓW MODELARSKICH LOK
ZARZĄD GŁÓWNY

IV SPOTKANIE SENIORÓW MODELARSTWA LOTNICZEGO

dokończenie ze str. 3

ciu trzem osobom zostały wręczone plakietki, odznaki, dyplomy, tytuły oraz nagrody pieniężne przyznane przez Aeroklub PRL oraz Główny Komitet Kultury Fizycznej i Turystyki.
I to nie jeden.
Najlepszym w konkursach wręczono

WYRÓŻNIENIA GŁÓWNEGO KOMITETU KULTURY FIZYCZNEJ I TURYSTYKI

Medale ZASŁUŻONY DZIAŁACZ KULTURY FIZYCZNEJ otrzymali: złoty — **Paweł Włodarczyk**; brązowe — **Kazimierz Łapiński, Zbigniew Maciejewski, Jan Szulc, Jerzy Kaczorek.**

Odznakę MISTRZA SPORTU otrzymali: **Grzegorz Peszke, Marian Kaziród, Jan Ochman, Stefan Jurczeniak, Ireneusz Pudełko.**

Za tegoroczne sukcesy sportowe dyplomy i nagrody pieniężne otrzymali: **Grzegorz Peszke** (za ustanowienie 2 rekordów świata w klasie modeli zdalnie sterowanych z napędem elektrycznym), **Bronisław Malczyk** (za ustanowienie rekordu świata w klasie modeli wodnosamolotów z napędem gumowym), **Stefan Jurczeniak** (za zdobycie tytułu drugiego wicemistrza Europy w klasie modeli szybowców swobodnie latających), **Marian Kaziród, Lech Podgórski, Henryk Stecyk** (za zdobycie drugiego miejsca zespołowo w Mistrzostwach Świata Makiet), **Andrzej Rachwał, Tomasz Chojnacki, Grzegorz Nowakowski** (za zdobycie trzeciego miejsca zespołowo w Mistrzostwach Świata Modeli na Uwięzi w klasie modeli prędkościowych).

WYRÓŻNIENIA AEROKLUBU PRL

Odznakę „ZASŁUŻONY DZIAŁACZ LOTNICTWA SPORTOWEGO" otrzymali: **Jan Rosiński** (A. Warszawski), **Waldemar Salach** (A. Warszawski), **Piotr Zawada** (A. Poznański).

Plakietę ZA ZASŁUGI DLA AEROKLUBU PRL otrzymali: **Jan Bury** (A. Poznański), **Aleksander Dziewałtowski** (A. Ostrowski), **Jerzy Hejduk** (Warszawa), **Jan Michalski** (A. Grudziądzki), **Kazimierz Strycharski** (A. Śląski).

Srebrną odznakę ZA ZASŁUGI DLA AEROKLUBU PRL otrzymali: **Kazimierz Będziński** (A. Radomski), **Helena Bury** (A. Poznański), **Leszek Gański** (A. Jeleniogórski), **Kazimierz Ginalski** (A. Podkarpacki), **Juliusz Jarończyk** (A. Podhalański), **Jerzy Kaczorek** (A. Wrocławski), **Paweł Kaps** (A. Włocławski), **Teodor Karaban** (A. Poznański), **Ryszard Kunce** (A. Warszawski), **Edward Kurowski** (APRL), **Henryk Meller** (A. Pomorski), **Władysław Niestoj** (A. Warszawski), **Stefan Smolis** (Warszawa), **Witold Stańczyk** (Kraków), **Roman Straburzyński** (A. Stalowowolski), **Zdzisław Strzemieczny** (Warszawa), **Henryk Zawal** (A. Poznański), **Stanisław Żurad** (A. Wrocławski).

Brązową odznakę ZA ZASŁUGI DLA AEROKLUBU PRL otrzymali: **Jan Banach** (Warszawa), **Zygmunt Ciesielski** (A. Częstochowski), **Marian Grajewski** (A. Poznański), **Jolanta Jellaczyc** (Warszawa), **Stanisław Jaworowski** (Warszawa), **Jerzy Klimczak** (A. Łódzki), **Stanisław Kopacz** (A. Gliwicki), **Janusz Kumorowicz** (A. Warmińsko-Mazurski), **Zdzisław Kuls** (A. Warszawski), **Józef Kurzawski** (A. Gdański), **Andrzej Łabędzki** (Poznań), **Jerzy Maciejewski** (APRL), **Jerzy Siatkowski** (A. Ziemi Wałbrzyskiej), **Jerzy Skiślewicz** (A. Ziemi Wałbrzyskiej), **Eugeniusz Sobczyk** (A. Grudziądzki), **Jan Stolarzewicz** (Warszawa), **Wojciech Szanter** (Warszawa), **Jan Tomaszewski** (A. Śląski), **Marian Walaszczyk** (A. Częstochowski), **Władysław Wiąz** (A. Śląski), **Paweł Woźniak** (A. Opolski), **Jerzy Żwoliński** (A. Warszawski).

Poza tym wyróżniono modelarzy i działaczy dyplomami ZA ZASŁUGI DLA AEROKLUBU PRL.

Gospodarzowi Spotkania Seniorów płk. pil. mgr. inż. Eugeniuszowi Milczerowi przyznano honorowo Złotą Odznakę Modelarską z trzema diamentami.

Wspomnienia seniorów przybliżyły odległe lata naszego sportu modelarskiego i twórców jego sukcesów. Przypomniano nazwiska najznakomitszych, którzy polegli w wojnie lub zmarli, zaś pamięć tych co odeszli od nas pomiędzy III, a IV Spotkaniem Seniorów uczczono minutą milczenia.

Odczytano też telegram okolicznościowy nadesłany przez pierwszego po wojnie naczelnika wydziału modelarskiego Ligi Lotniczej Jerzego Hejduka.

Chwile zadumy nie trwały jednak długo. Czekało bowiem otwarcie oraz zwiedzenie Ośrodka Szkolenia Modelarskiego wzniesionego na terenie lotniska CWL. — Wznisienie, to duże słowo, a jednak... Bywalcy CWL pamiętają zapewne pobliski stary kuchenny pawilon (żeby nie powiedzieć barak) lotniskowy. On to poprzez odremontowanie i rozbudowę przekształcił się w nowoczesny obiekt szkoleniowy, którego nie powstydziłaby się i stolica. Dobrze wyposażona modelarnia, część internatowa, pracownia z obrabiarkami mechanicznymi i sprzętem pomiarowym są przygotowane do prowadzenia kursów szkoleniowych przez cały rok. — Jako trzeci tego rodzaju ośrodek w kraju. W miarę wolnych miejsc będą tu mogli odpłatnie spędzać np. urlopy także modelarze wyczynowi chętni do treningów, intensywnego latania. Leszno staje się więc również lotniskiem modelarskim i to na poziomie międzynarodowym. W państwach nam bliskich znajdują się one — tylko po jednym — przy znanych centrach szybowcowych w CSRS i w Jugosławii. Są wpisane w europejski rejestr lotnisk modelarskich okresu urlopowego, bo i taki istnieje, ponieważ istnieje już rodzinna turystyka modelarska, podobno opłacalna dla obu stron. A CWL w Lesznie jest dobrze znane w świecie choćby z organizacji dwóch szybowcowych mistrzostw świata oraz światowych kongresów naukowo-technicznych w sporcie lotniczym.

Opisując przebieg spotkania seniorów w Lesznie trzeba wspomnieć również o lotach pokazowych modeli współczesnych przez zaproszonych aktualnych mistrzów Polski oraz rekordzistów świata. Latały modele na uwięzi, halowe, kosmiczne, sterowane zdalnie, w tym z napędem elektrycznym. Można było porównać postęp techniczny i technikę startów dokonane na przestrzeni sześćdziesięciu lat rozwoju naszego sportu modelarskiego. Dla przybyłych na lotnisko mieszkańców Leszna dodatkową atrakcją był start wielkiego barwnego balonu na ogrzane powietrze „Kościuszko" z załogą oraz możliwość zakupów w doraźnie zorganizowanym stoisku politechnicznym Centralnej Składnicy Harcerskiej. Seniorzy mogli obejrzeć dwa filmy w kolorze: radziecki i amerykański — o tematyce modelarskiej i astronautycznej.

Każdy uczestnik spotkania otrzymał upominki okolicznościowe, zaś wspólne zdjęcie wszystkich obecnych i wpisy do wyłożonej księgi pamiątkowej zamknęły IV Spotkanie Seniorów Modelarstwa w CWL w Lesznie, które przebiegało w atmosferze serdeczności stworzonej przez gospodarzy. Niech więc żałują ci, którzy mogli tu przybyć, a zrezygnowali z wydumanych powodów. No cóż, wiek seniora ma też swoje prawa. Takie jest życie.

Do zobaczenia na następnym spotkaniu!

JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Model z napędem gumowym klasy F1B A. Andriukowa

Prezentowany model jest wysoko wyczynowym zawodniczym modelem czołowego zawodnika radzieckiego Aleksandra Andriukowa.

Zespół napędowy

W modelu zastosowano zespół napędowy umożliwiający jego start z zatrzymanym śmigłem, zmianę skoku śmigła w zależności od momentu napędowego gumy oraz hamulec wyzwalany momentem.

Oś śmigła 15 (numeracja wg rysunku) napędzana gumą napina sprężynę 3 przymocowaną jednym końcem do palca 4 blokującego kołek hamulca, a drugim końcem do kołpaka 2. Krzywka kołpaka 14 współpracuje z ramieniem 12-obrotowej osi śmigła 10 ustalając skok śmigła zależnie od momentu napędowego gumy. Ramię osi łopatki jest dociskane do krzywki sprężyną 9, co chroni przed niepożądanym obrotem i kasuje luzy. W stanie gotowym do startu kołek blokujący hamulca 5 jest utrzymywany w górnym położeniu siłami tarcia o palec i kołnierz piasty 6. Zmniejszenie momentu gumy do pewnej zadanej wartości powoduje, że sprężyna 7 wysuwa kołek. Kołek zesprzęgla śmigło z grzybkiem zespołu napędowego uniemożliwiając obrót śmigła.

Udostępniony przez autora modelu rysunek tłumaczy jedynie zasadę działania. Dobór wymiarów i innych parametrów należy rozwiązać samodzielnie, tak samo jak i mechanizm zatrzymywania śmigła przed startem.

Kadłub

Część silnikowa kadłuba wykonana jest w postaci rury z laminatu szklano-epoksydowego o średnicy zewnętrznej 32 mm i grubości ścianki 0,75 mm. Tylna część kadłuba wykonana jest z deseczek balsowych o grubości 1,5 mm ułożonych w ostrosłup o przekroju sześciokątnym. Charakterystyczne duże ramię statecznika poziomego jest równe 914 mm (licząc od 25% cięciwy skrzydła i statecznika poziomego). Stosunkowo mały statecznik pionowy jest umieszczony w klasyczny sposób przed statecznikiem poziomym.

Na końcu kadłuba są umieszczone dźwignie zmiany kąta zaklinowania statecznika poziomego.

Wysoka wieżyczka stanowi równocześnie obudowę wyłącznika czasowego. Wyłącznik realizuje pięć czynności: włączenie napędu po 0,3 ÷ 0,8 s; zmiana kąta zaklinowania statecznika poziomego i zmianę nastawienia steru kierunku po 5 s; zmiana kąta zaklinowania prawego płata po 32 s; włączenie determalizatora po 182 s.

Płaty

W skrzydłach zastosowano cienki 5,5% profil. Śródpłat o obrysie prostokątnym i ucha o dużej zbieżności pozwalają uzyskać stosunkowo duże wydłużenie. Odpowiednią wytrzymałość skrzydeł zapewnia dźwigar składający się z balsowego rdzenia pokrytego dwustronnie rowingiem węglowym. Skrzydło ma keson z płytki balsowej o grubości 1 mm sięgający do 30% cięciwy. Żeberka rozstawione co 25 mm są wykonane z balsy o grubości 0,6 mm w części przedniej i grubości 2 mm przy listwie spływu.

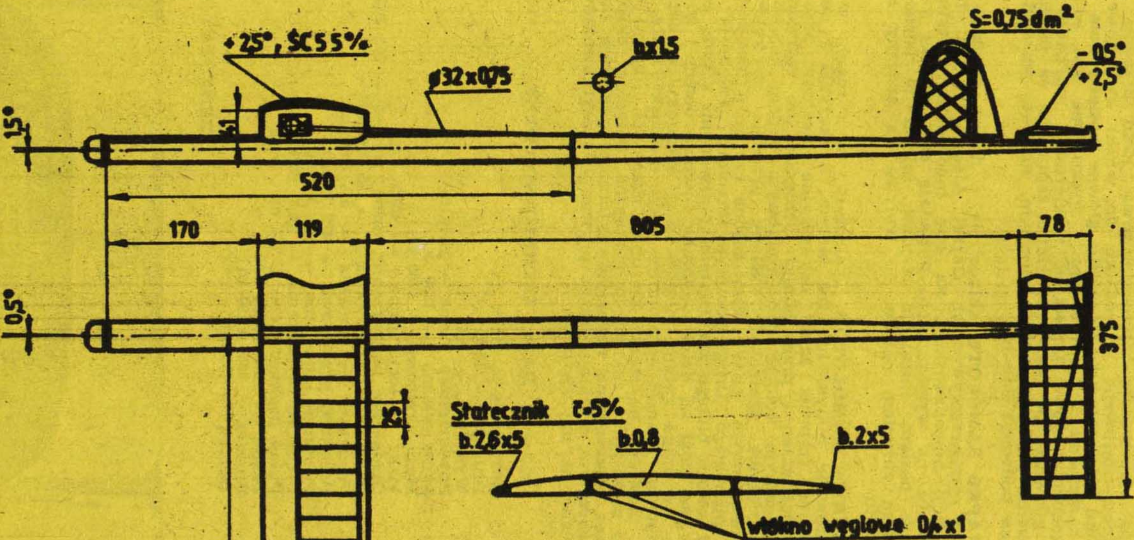
Śródpłat wykonano bez wzniosu. Wznios uch jest równy 120 mm. Skrzydła zaklinowane są pod kątem 2,5° względem osi kadłuba. W locie silnikowym kąt zaklinowania prawego płata jest większy i wynosi 3,5°.

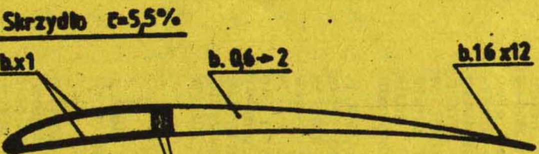
Stateczniki

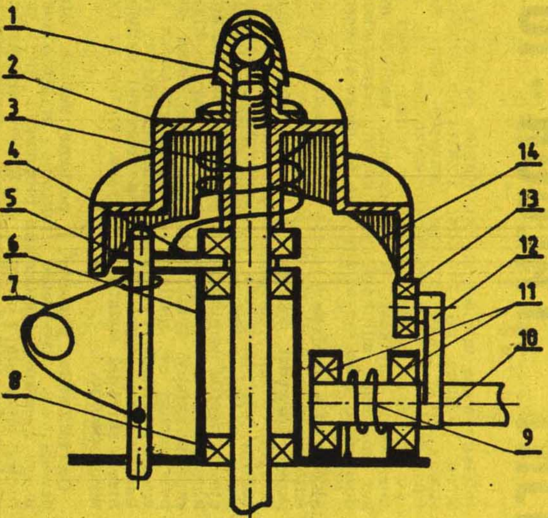
Statecznik poziomy ma cienki 5% profil i małą powierzchnię równą 2,92 dm². Statecznik wyróżnia się małą masą równą 3g. Statecznik wykonany jest z balsy i rowingu węglowego. Żeberka o grubości 0,8 mm są rozstawione co 20 mm. Małą masę statecznika uzyskano dzięki pokryciu statecznika folią polietylenową o grubości 5 µm.

Statecznik pionowy o obrysie eliptycznym ma geodetyczną konstrukcję i stosunkowo małą powierzchnię równą 0,75 dm². Ster kierunku ma powierzchnię 0,11 dm², co stanowi 15% powierzchni statecznika.

STANISŁAW KOPACZ







Masy

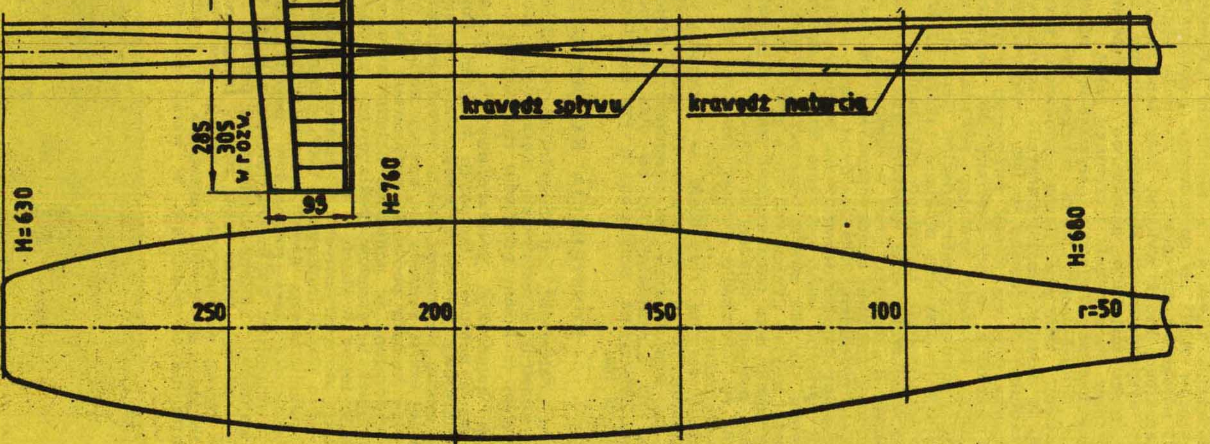
Skrzydła	53 g
Statecznik poziomy	3 g
Zespół napędowy	52 g
Belka kadłubowa	16 g
Wyłącznik czasowy	14 g

Sterowanie

Włączenie napędu	0,3÷0,8 s
Statecznik poziomy	5 s
Ster kierunku	5 s
Płat prawy	32 s
Determalizator	182 s

MODEL Z NAPĘDEM GUMOWYM
typ AA-27 klasy F1B

Konstruował	ALEKSANDER ANDRIUKOW	
Kreślił	STANISŁAW KOPACZ	1986.02.27.



SAMOLOT DYSPOZYCYJNY „FALCON-10"

Francuskie zakłady lotnicze Avion Marcel Dassault (AMD) znane są głównie z produkcji samolotów myśliwskich („Mirage") i pasażerskich („Mercure"). Z początkiem lat 60-tych konstruktorzy tych zakładów (przy współpracy zakładów Sud Aviaton) wykorzystując koniunkturę na małe samoloty dyspozycyjne opracowali projekt odrzutowego samolotu napędzanego dwoma silnikami o nazwie „Mystere-20". Nazwa nawiązywała do samolotu myśliwskiego „Mystere" będącego w eksploatacji, od którego zapożyczono skrzydła, dostosowując je do nowego zadania. Prototyp oblatano w maju 1962 r. W wyniku lotów doświadczalnych samolot otrzymał silniki o większym ciągu, kabinę wydłużono o 45 cm, a dla zmniejszenia prędkości lądowania zwiększono rozpiętość o 1 m. Prototyp tej wersji jako seryjnej oblatano w lipcu 1964 r. Samolot przeznaczony był dla 8—14 pasażerów przy dwuosobowej załodze. W międzyczasie nadeszły zamówienia z USA na 160 samolotów tego typu. Ze względu na duże zainteresowanie rynkiem amerykańskim na ten samolot zmieniono nazwę na „Falcon-20" (Sokół), którą ostatecznie ustalono na „Fan-Jet-Falcon". Dostawy samolotów seryjnych rozpoczęto w 1965 r. Zakłady Sud Aviaton wykonywały skrzydła i usterzenie a Dassault kadłub i montaż końcowy. Następne zamówienia nadeszły z Kanady, Australii i od towarzystwa Air France. W produkcji seryjnej do 1.06. 1980 r. wykonano 459 egzemplarzy samolotów „Falcon-20". Do tego samolotu należą rekordy świata w klasie C-I-g: prędkość po trasie zamkniętej 1000 km — 859,1 km/h i prędkość po trasie zamkniętej 2000 km — 819,13 km/h. Oba rekordy ustanowiła znana pilotka francuska Jacgueline Auriol.

Doświadczenia uzyskane z samolotem „Falcon-20" zachęciły konstruktorów AMD do opracowania jego zmniejszonej wersji dla 4—10 pasażerów. Prace szły w kierunku zaspokojenia rynku amerykańskiego, który wykazał duże zapotrzebowanie na małe samoloty dyspozycyjne i służbowe. Samoloty te używane są głównie przez instytucje państwowe i prywatnych przemysłowców oraz do szkolenia i treningu załóg.

Samolot nazwano najpierw „Mystere-10", następnie „Falcon-10" lub „Mini-Falcon". Miarą sukcesu był fakt, że podczas projektowania samolotu liczba zamówień przekroczyła 600! Prototyp w układzie „małej Caravelle" (silniki z boków tylnej części kadłuba) opracowano w 1969 r. Zdecydowano, że samoloty przeznaczone na rynek europejski wyposażone będą w silniki francuskie, a przeznaczone do państw Ameryki w silniki USA. Pierwszy prototyp ze znakami rejestracyjnymi F-WFAL, z silnikami amerykańskimi General Elektric CJ610—9 o ciągu 13,6kN (1365 kG) oblatano 1.12.1970 r. W wyniku prób w locie w samolocie zmieniono kąt wzniosu i natarcia skrzydeł oraz zwiększono skos skrzydeł. Tak poprawiony prototyp wystartował do dalszych prób w maju 1971 r. W lipcu 1971 r. ustanowiono na nim międzynarodowy rekord prędkości w klasie C-I-f wynikiem 930,4 km/h na trasie 1000 km. W tymże roku samolot zaprezentowano na Salonie Paryskim, gdzie wzbudził ogromne zainteresowanie swoimi małymi rozmiarami i przyjemną dla oka zwartą, estetyczną sylwetką.

Pierwszy seryjny „Falcon-100" był gotowy w kwietniu 1973 r. a we wrześniu tego roku uzyskał francuskie świadectwo typu. Następnie podobne świadectwo uzyskał wg przepisów amerykańskich, co umożliwiło eksport samolotu na chłonny rynek półkuli zachodniej.

Produkcję seryjną rozpoczęto w listopadzie 1973 r. i do końca marca 1974 r. wykonano 12 egzemplarzy. Do połowy 1978 r. na zamówionych 148 egzemplarzy odbiorcy otrzymali 116. Od 1979 r. produkowano po dwa samoloty miesięcznie. W lipcu 1980 r. na zamówionych 194 samoloty było już w eksploatacji 160.

KONSTRUKCJA SAMOLOTU

Samolot „Falcon-10" jest dwusilnikowym odrzutowym dolnopłatem, konstrukcji całkowicie metalowej z podwoziem trójpodporowym (z kołem przednim) chowanym w locie.

KADŁUB konstrukcji półskorupowej o przekroju kołowym składa się z podłużnic łączonych wręgami. Pokrycie stanowi blacha duralowa łączona z podłużnicami na styk. W dziobie kadłuba mieści się antena radaru meteorologicznego. W przedniej dolnej części kadłuba ma miejsce komora przedniego podwozia. Nad komorą podwozia usytuowano dwuosobową kabinę załogi wyposażoną w podwójne układy sterowania samolotem oraz komplet przyrządów pokładowych umożliwiających wykonywanie lotów w dzień i w nocy, w zwykłych i złożonych warunkach atmosferycznych. Wyposażenie radiowo-nawigacyjne składa się z dwóch radiostacji UKF, dwóch odbiorników VOR, dwóch radiodalmierzy, dwóch automatycznych radiokompasów, stacji radiolokacyjnej rozpoznania pogody, radiowysokościomierza i autopilota. Za kabiną pilotów z lewej strony kadłuba drzwi wejściowe. Są one dzielone na połowę i otwierają się do góry i na dół. Dolna część tworzy integralne schodki. Naprzeciw drzwi wejściowych w wersji dyspozycyjnej szatnia. Dalej znajduje się kabina pasażerska dla 4 lub 7 osób, albo bez szatni dla 10 pasażerów. W wersji 4—7-osobowej między fotelami mają miejsce stoliki. Kabina pasażerska posiada z obu stron kadłuba po 3 okna, z których środkowe z prawej strony służy jako wyjście awaryjne. Obie kabiny: pilotów i pasażerów ciśnieniowe i klimatyzowane. Za kabiną pasażerów zbiornik paliwa. Z boków tylnej części kadłuba węzły mocowania silników. W zakończeniu kadłuba mieści się agregat rozruchu silników, mechanizm przestawiania statecznika poziomego oraz mocowany jest do niego statecznik pionowy.

SKRZYDŁA posiadają obrys dwutrapezowy o skosie krawędzi natarcia przy kadłubie 28° a następnie 25°. W miejscu zmiany skosu krawędzi natarcia małe kierownice strug. Konstrukcja skrzydeł dwudźwigarowa z żebrami usztywnionymi podłużnicami i pokryta blachą duralową. Obie połówki skrzydeł łączą się z częścią centralną wbudowaną w kadłub, posiadają specjalne profile laminarne o grubości przy kadłubie 13,5% i na końcach 8,5%. Skrzydła wyposażone są w klapy przednie — skrzela, klapy tylne dwuszczelinowe, lotki oraz na górnej powierzchni w spoilery. W spodniej części przykadłubowej wnęki podwozia. Przestrzeń zgrubiona między dźwigarami przy kadłubie wykorzystana jest na zbiorniki paliwa. W zakończeniach skrzydeł światła pozycyjne, w lewym czerwone i prawym zielone.

USTERZENIE pionowe i poziome skośne. Stateczniki dwudźwigarowe. Usterzenie poziome przestawiane, zamocowane w 1/3 wysokości statecznika pionowego. Stery wysokości i kierunku łączą się z drugim dźwigarem stateczników za pomocą węzłów. Sterowanie statecznikiem i sterami hydrauliczne, zdwojone i zasilane z dwóch niezależnych układów. Całe usterzenie pokryte jest blachą duralową. W wierzchołku statecznika pionowego białe światło pozycyjne.

PODWOZIE samolotu trójpodporowe z kołem przednim, posiada amortyzację olejowo-azotową. Koło przednie z półwidelcem sterowane ,chowa się do wnęki kadłubowej w kierunku „do przodu". Podwozie główne posiada koła zdwojone z hamulcami hydraulicznymi i wyposażone jest w automaty przeciwpoślizgowe. Chowa się w kierunku „do kadłuba". Wnęki podwozia po jego schowaniu zamykane są osłonami. Sterowanie podwoziem hydraulicznym. Rozstaw podwozia 2,80 m. Baza podwozia 5,30 m.

NAPĘD SAMOLOTU składa się z dwóch silników odrzutowych dwuprzepływowych Garret Airesearch TFE 731-2 konstrukcji amerykańskiej. Są one mocowane w tylnej części kadłuba na wysięgnikach. Posiadają ciąg po 14,4 kN. Każdy silnik posiada instalację olejową. Silniki te odznaczają się małym zużyciem paliwa, co wpływa na znaczny zasięg samolotu.

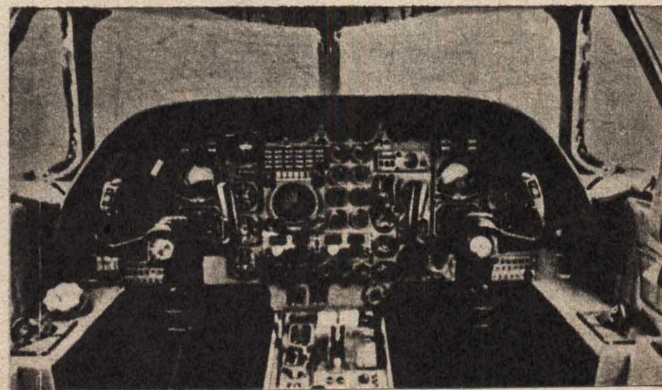
BARWY SAMOLOTÓW „Falcon-10" są z reguły w kolorach całkowicie białym lub też białym, a skrzydła i dolna część kadłuba srebrne. Linie dekoracyjne biegnące przez kadłub poniżej okien i przez silniki niebieskie lub czerwone. W takim samym kolorze nad środkowym oknem kabiny pasażerskiej napis „Falcon-10". Klapy przednie w kolorze stalowym-ciemnym. Znaki rejestracyjne czarne u nasady statecznika pionowego. Drugi prototyp samolotu „Falcon-10" F-WTAL był koloru białego z akcentami czerwonymi z tym, że czerwony pas biegł od dziobu kadłuba również dołem i górą zwężając się przed kabiną pilotów. Ster kierunku w barwach narodowych Francji — pionowe pasy: niebieski, biały i czerwony. Również na sterze kierunku czarnymi literami oznaczono typ samolotu i zakłady produkcyjne. Samoloty eksploatowane przez poszczególne towarzystwa lotnicze posiadają barwy tych towarzystw, a nabyte przez prywatnych użytkowników są malowane na ich życzenie.

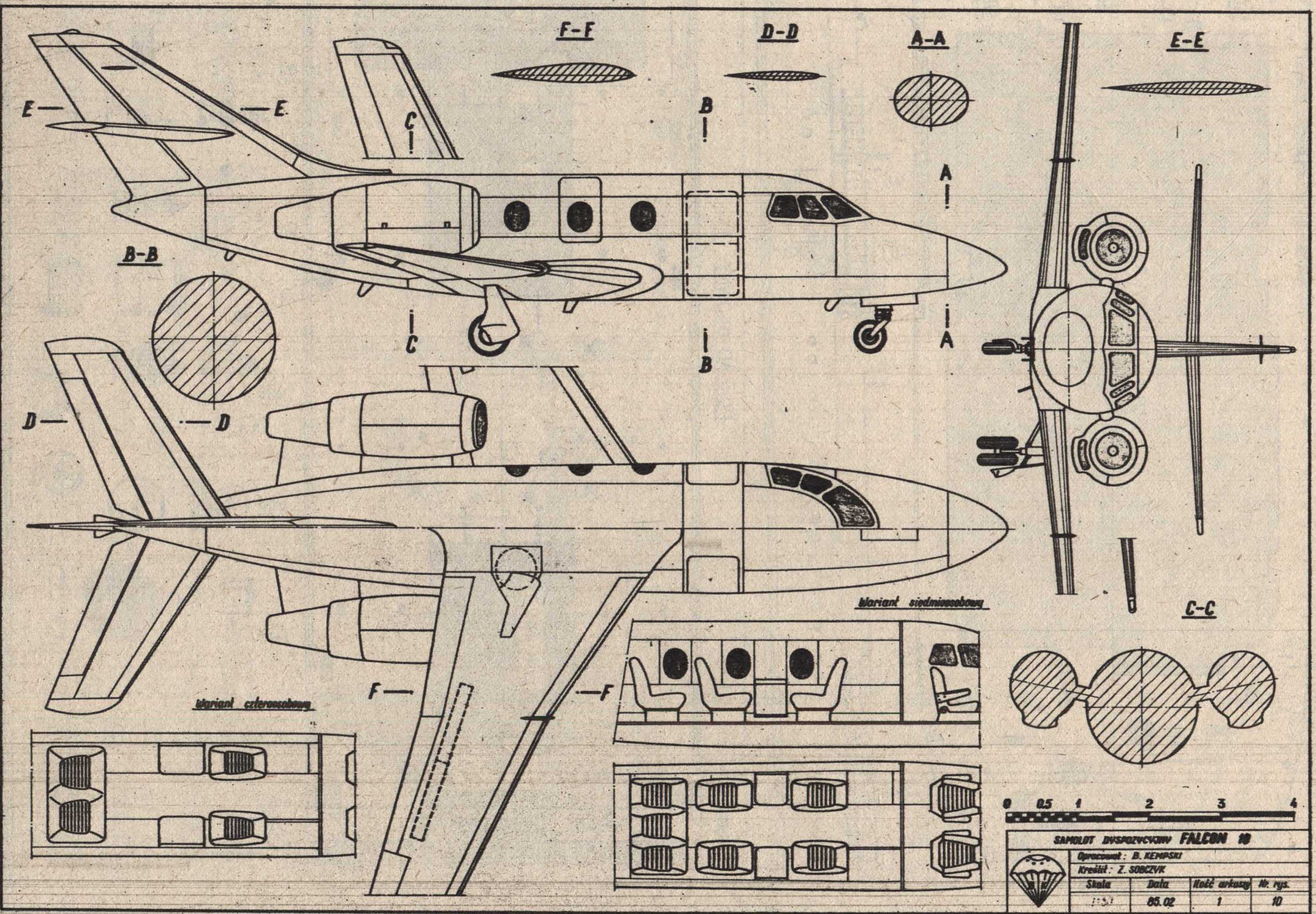
DANE TECHNICZNO-LOTNE

Rozpiętość — 13,08 m
Długość — 13,85 m
Wysokość — 4,40 m
Powierzchnia nośna — 24,10 m²
Masa własna — 4880 kg
Masa użyteczna — 1060 kg
Masa w locie (max.) — 8500 kg
Obciążenie powierzchni nośnej (max.) — 353 kG/m²
Obciążenie mocy (max.) — 295 kG/kN
Prędkość maksymalna — 915 km/h
Prędkość przelotowa — 820 km/h
Prędkość lądowania — 190 km/h
Prędkość wznoszenia — 22,8 m/s
Pułap praktyczny — 13 725 m
Zasięg — 2.405—3.555 km
Rozbieg — 885—1.190 m
Dobieg — 615 m

BENEDYKT KEMPSKI





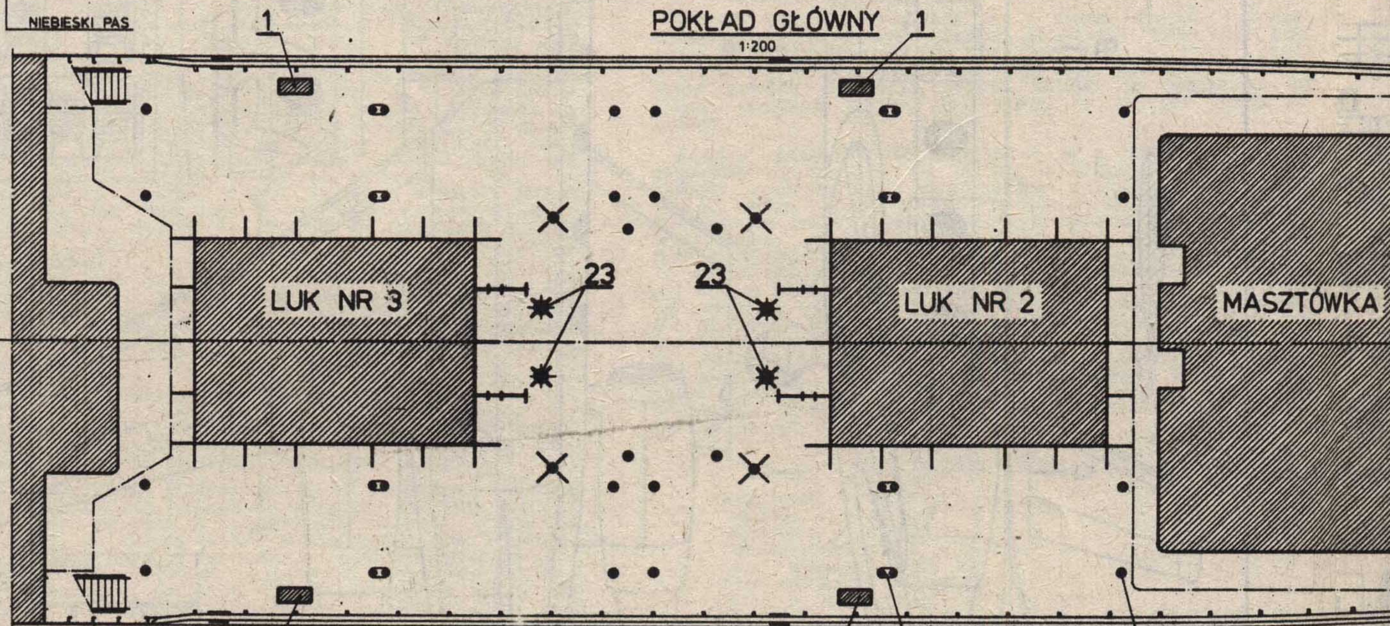

F-F
D-D
A-A
E-E
E — — E
C
B
A
A
B-B
C
B
D — — D
C-C
Wariant siedmioosobowy
Wariant czteroosobowy
F — — F
0 0.5 1 2 3 4
SAMOLOT DYSPOZYCYJNY FALCON 10
Opracował: B. KEMPSKI
Kreślił: Z. SOBCZYK
Skala
Data
Ilość arkuszy
Nr. rys.
85.02
1
10

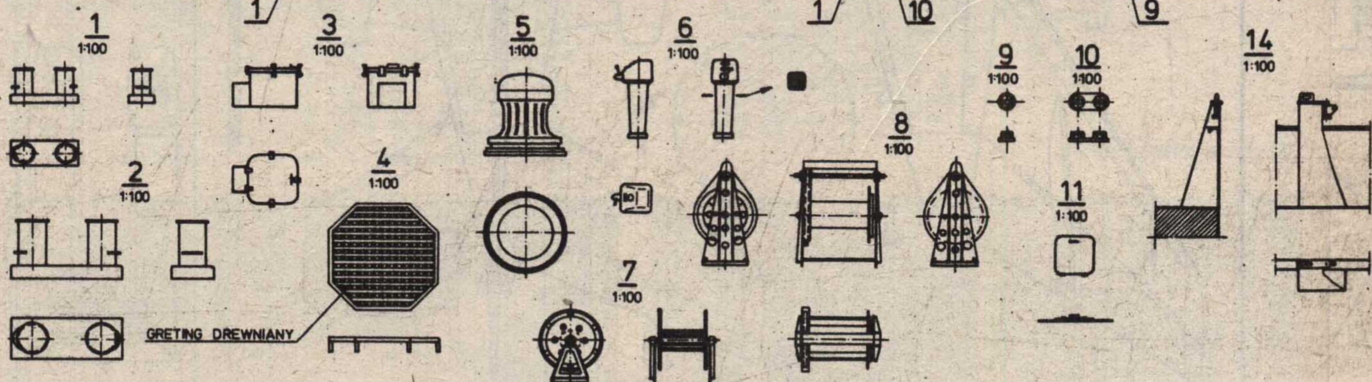
POKŁAD RUFÓWKI

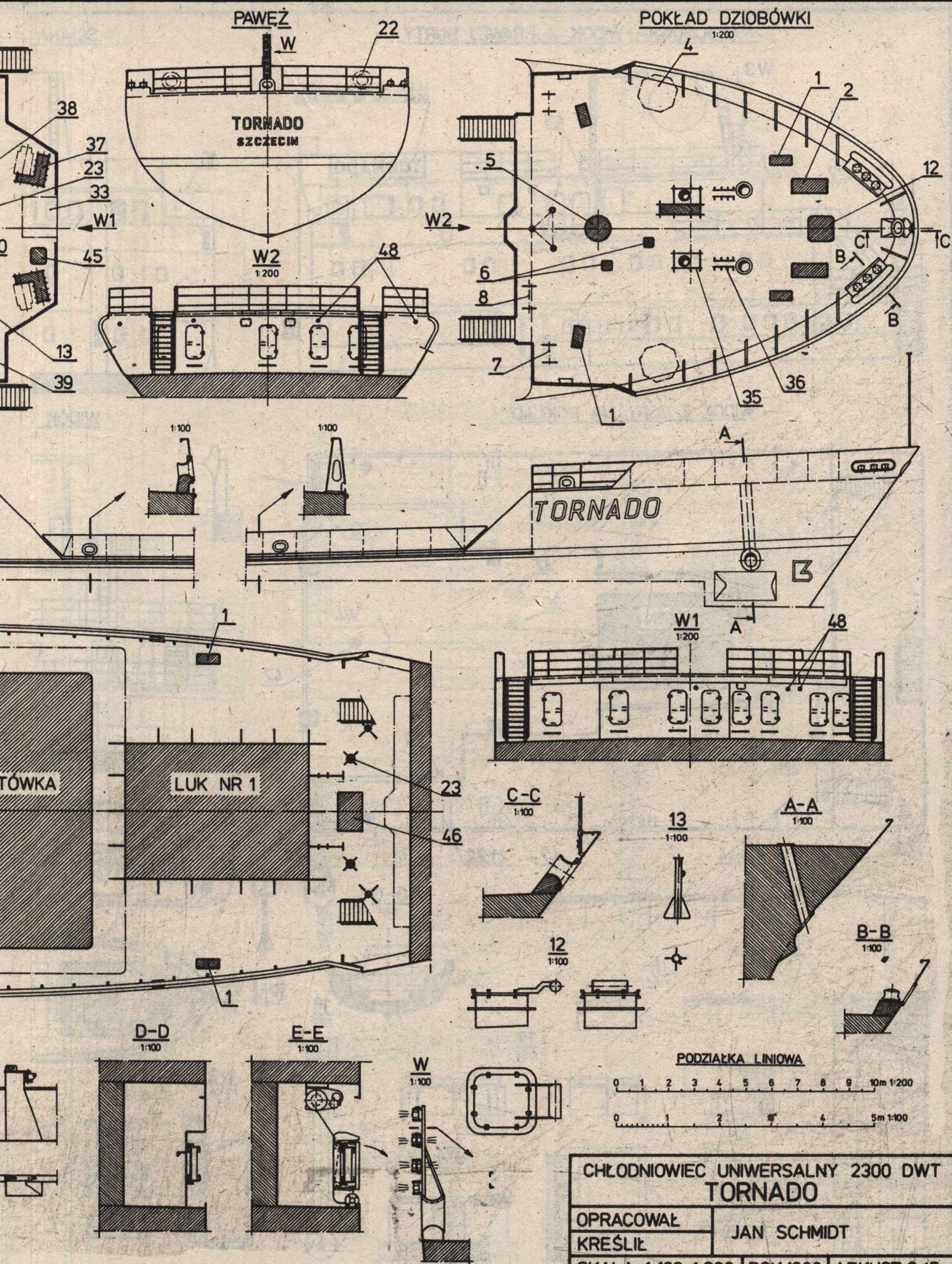
1:200

NADBUDÓWKA

NIEBIESKI PAS

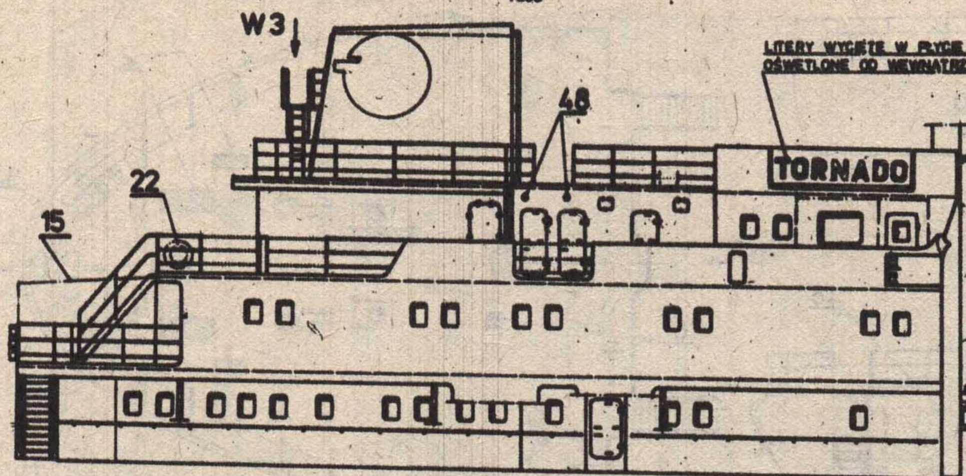




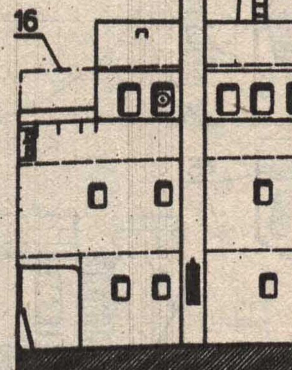

PAWĘŻ
W
22
TORNADO
SZCZECIN
POKŁAD DZIOBÓWKI
1:200
38
37
23
33
W1
45
13
39
W2
1:200
48
5
6
8
7
1
2
12
C
B
35
36
1:100
A
TORNADO
W1
1:200
LUK NR 1
TÓWKA
46
C-C
1:100
13
1:100
A-A
1:100
B-B
1:100
12
1:100
D-D
1:100
E-E
1:100
W
1:100
PODZIAŁKA LINIOWA
10m 1:200
5m 1:100
CHŁODNIOWIEC UNIWERSALNY 2300 DWT
TORNADO
OPRACOWAŁ
KREŚLIŁ
JAN SCHMIDT
SKALA 1:100, 1:200
ROK 1986
ARKUSZ 2/5

NADBUDÓWKA-WIDOK Z PRAWEJ BURTY

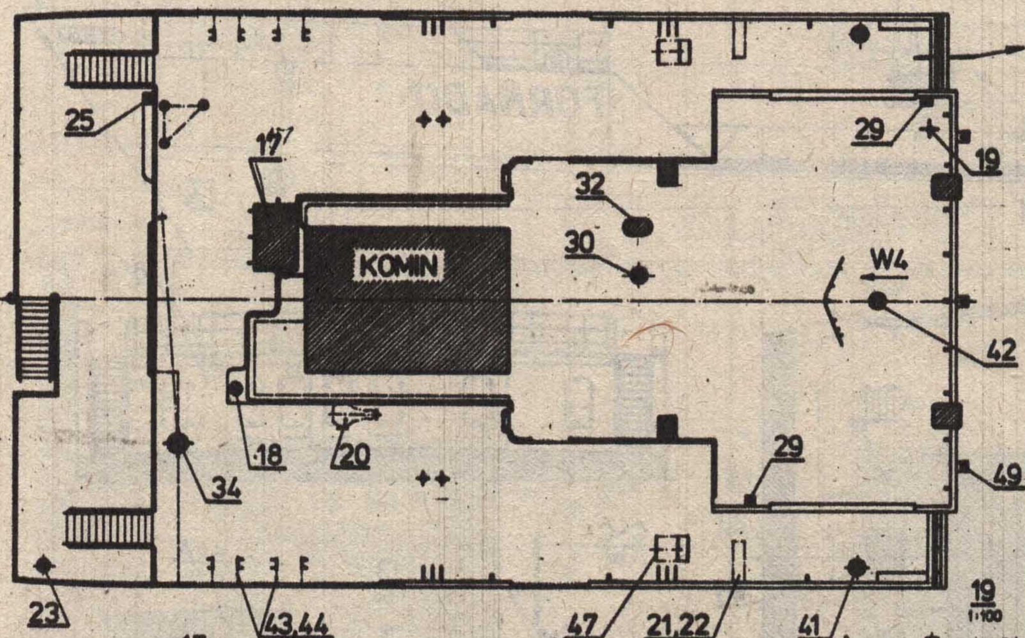
1:200



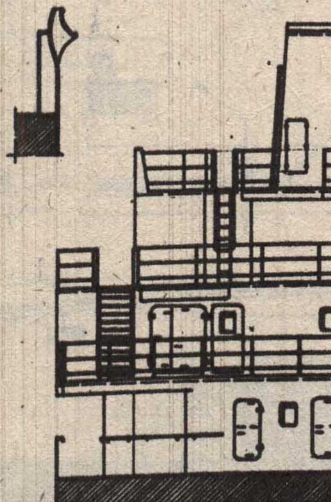
ŚCIANA



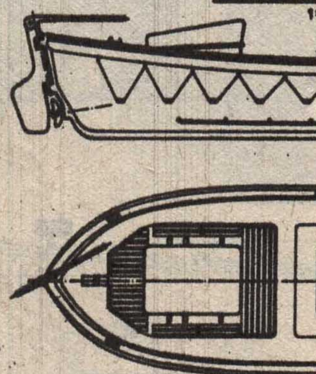
WIDOK Z GÓRY NA POKŁADY



WIDOK (



ŁÓDŹ RA



15
1:200



PŁYTA FALISTA
K. ŻÓŁTY

16
1:200

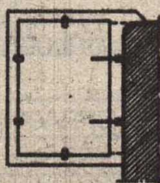




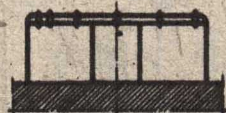
17
1:100

20
1:100





W4
1:100



G-G
1:100



19
1:100

18
1:100



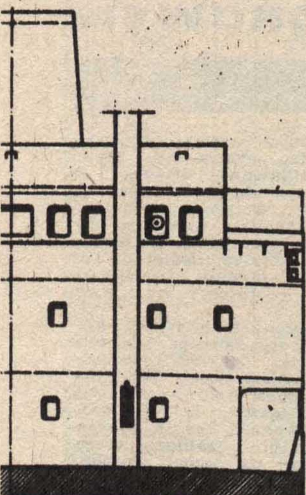
W3
1:100



21
1:100

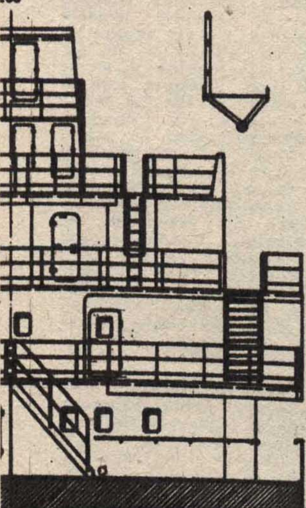


CZOŁOWA
200



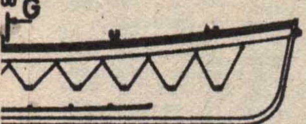
D RUFY
200

H-H

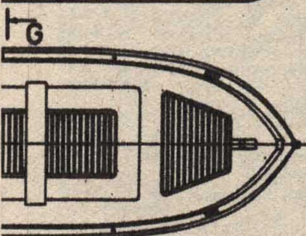


ATUNKOWA

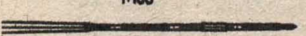
G



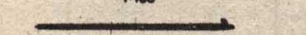
G



WIOSŁO
1:100

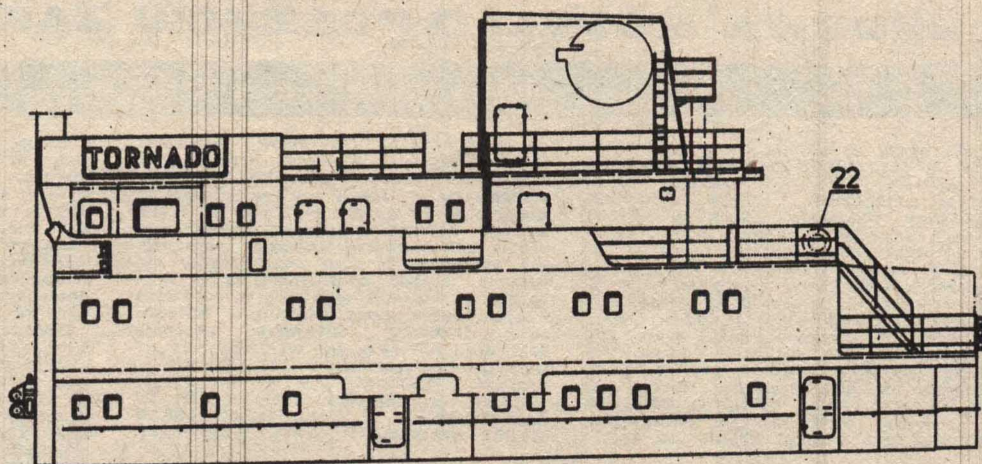


BOSAK
1:100



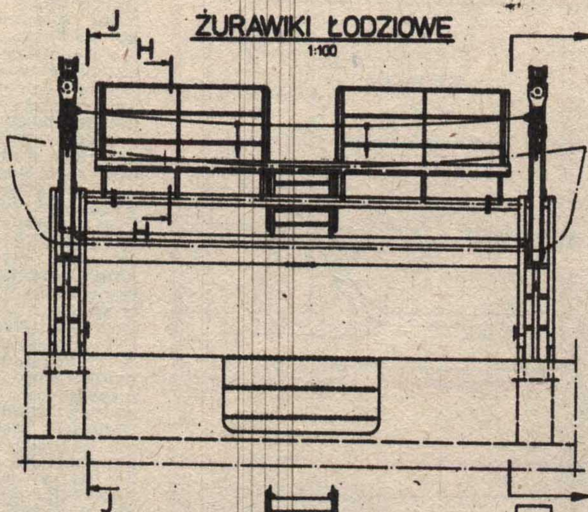
OTWÓR W NADBURCIU

NADBUDÓWKA - WIDOK Z LEWEJ BURTY
1:200

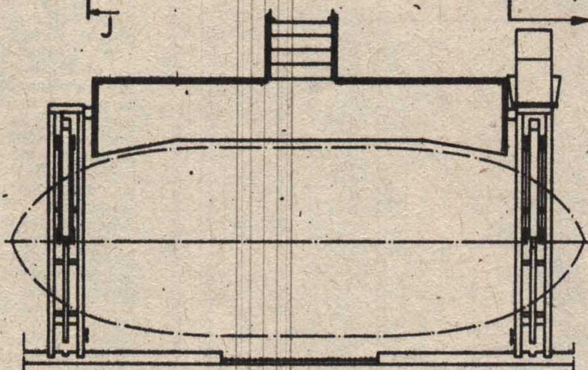


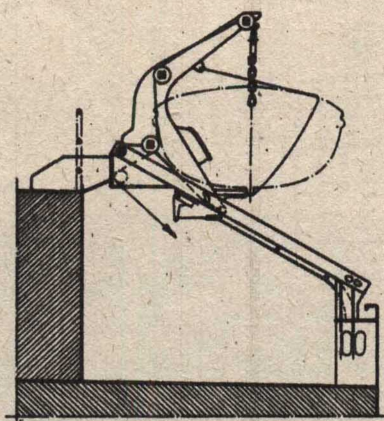
ŻURAWIKI ŁODZIOWE
1:100

J
H

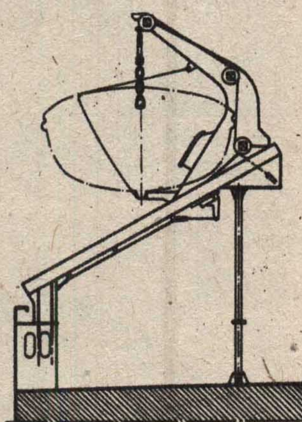


J



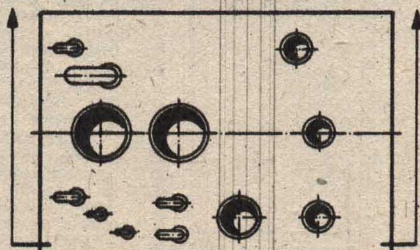


J-J



PLATFORMA KOMINA
1:100





22
1:100



PODZIAŁKA LINIOWA

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10m 1:200

0 1 2 3 4 5m 1:100

CHŁODNIOWIEC UNIWERSALNY 2300 DWT TORNADO		
OPRACOWAŁ KREŚLIŁ	JAN SCHMIDT	
SKALA 1:100, 1:200	ROK 1986	ARKUSZ 3/5

ŁODZIE SŁOWIAŃSKIE

– BUDOWA MODELI O POSZYCIU ZAKŁADKOWYM

dokończenie z numeru 12 '86

„Skorupę", wykonaną w sposób wskazany w poprzednim numerze, ściągamy z kopyta. Usuwamy nadmiar kleju ostrym narzędziem. Całość dokładnie szlifujemy papierem ściernym. Teraz należy zaznaczyć miejsca, gdzie przyjdą kołeczki łączące pasy poszycia ze sobą, ze stępką i stewami. Przyjmując rozstaw kołeczków w oryginale 7,5 — 11 cm, cyrklem — znacznikiem oznaczamy równe odległości wbijając lekko igiełki cyrkla w miejsca, gdzie mają być kołeczki. Po wyznaczeniu odległości i miejsc wiercimy otworki pod kołeczki. Powinny być one wiercone równo, tak aby od zewnątrz i wewnątrz odległość od krawędzi była zawsze jednakowa. Najlepiej jest wiercić otwory na kopycie, sprawdzając co chwilę prawidłowość wiercenia. Kołeczki wykonujemy z drewna innego gatunku, najlepiej ciemniejszego. Jeżeli nie posiadamy takiego drewna należy wykonać je z tego samego drewna co model lekko ściemniając je w bejcy. Kołeczki wykonujemy seryjnie. W tym celu tniemy cieniutkie listewki o długości około 20 — 30 cm na rozmiar kołeczka w jego przekroju poprzecznym. Następnie kwadratową listewkę szlifujemy papierem ściernym na okrągło, w przekroju poprzecznym. Kołeczków nie tniemy na długość, wciskamy je w wywiercony otworek w poszyciu, maczając ich koniec delikatnie w kleju. Jedną ręką listewkę wciskamy w otwór od zewnątrz, a drugą od wewnątrz kontrolujemy palcem czy listewka wyszła na wylot otworu. Po zakołkowaniu otworku od strony zewnętrznej obcinamy listewkę ostrym narzędziem. W ten sposób można „zakołeczkować" cały model w stosunkowo krótkim czasie. Następnie należy wszystkie wystające kołeczki od strony wewnętrznej modelu umiejętnie poobcinać. Model szlifujemy na „gotowo" od zewnątrz.

Wskutek wewnętrznych naprężeń drewna, zdjęta z kopyta skorupa ma tendencję do zwierania się na śródokręciu. W miejscu maksymalnej szerokości wciskamy w środek kadłuba listewkę o odpowiedniej długości. Kadłub musi mieć dokładną szerokość. Teraz przygotowujemy z brystolu szablon wręgi środkowej. Deseczki na wręgi powinny mieć słoje łukowate (z okolic sęka). Narysowaną na deseczce wręgę wycinamy i opiłowujemy. Przykładamy ją do kadłuba. Podpiłowujemy ewentualnie nadmiary materiału. Przyklejamy ją starannie w kadłubie. Listewkę rozpierającą usuwamy. W podobny sposób wykonujemy pozostałe wręgi. Wykonując je należy zwrócić uwagę na to, że poszycie od śródokręcia biegnie w stronę rufy i dziobu pod pewnym kątem (nie równolegle). Każda wręga od strony zewnętrznej powinna być wypiłowana pod tym samym kątem co przebieg poszycia. Przed dopasowaniem wręg należy dokładnie wyznaczyć miejsca ich wmontowania. Po wklejeniu wręg przychodzi kolej na wykonanie otworków, większych niż przedtem we wręgach i w poszyciu. Każda klepka była mocowana do każdej wręgi jednym kołkiem. Kołeczki wykonujemy identycznie jak przedtem. Do kadłuba przyklejamy listwę relingową i kołeczkujemy ją. Sposobu wykonania pozostałych elementów nie będę opisywał. Ponieważ wykonujemy model z dębiny nie zachodzi konieczność barwienia go, pozostaje on w kolorze naturalnym. Model należy zabezpieczyć przed wilgocią nasączając go rzadkim lakierem (unikać połysku) lub woskiem pszczelim.

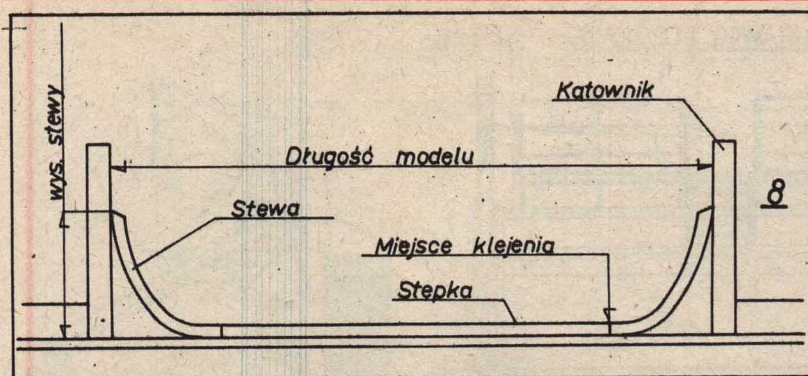
W przypadku wykonywania modelu w podziałce 1:25 i 1:50 poszycie będziemy wykonywać z forniru. Technologia budowy modelu jest identyczna. Poszczególnych pasków poszycia nie dociskamy już ściskami stolarskimi, lecz szpilleczkami modelarskimi. Wykonawstwo modeli w tych podziałkach wymaga znacznej precyzji. Pragnę podpowiedzieć, iż wykonanie kołeczków o średnicy około 0,5 — 0,3 mm wyżej opisaną technologią będzie utrudnione. Kołeczki wykonujemy z drewna bambusowego, łupiąc kawałek bambusu o długości około 8 — 10 cm na bardzo cieniutkie paseczki. Drewno bambusowe daje się „rozczepić" na włókno o średnicy odpowiadającej naszym kołeczkom. Ewentualne nierówności listewek zeszlifowujemy papierem ściernym. Samo kołeczkowanie przebiega identycznie jak poprzednio.

W modelach „Kog", „Holków", i „Nefów" (w modelach z pokładem) kopyto pozostaje w modelu. Nie trzeba go wyciągać ze skorupy.

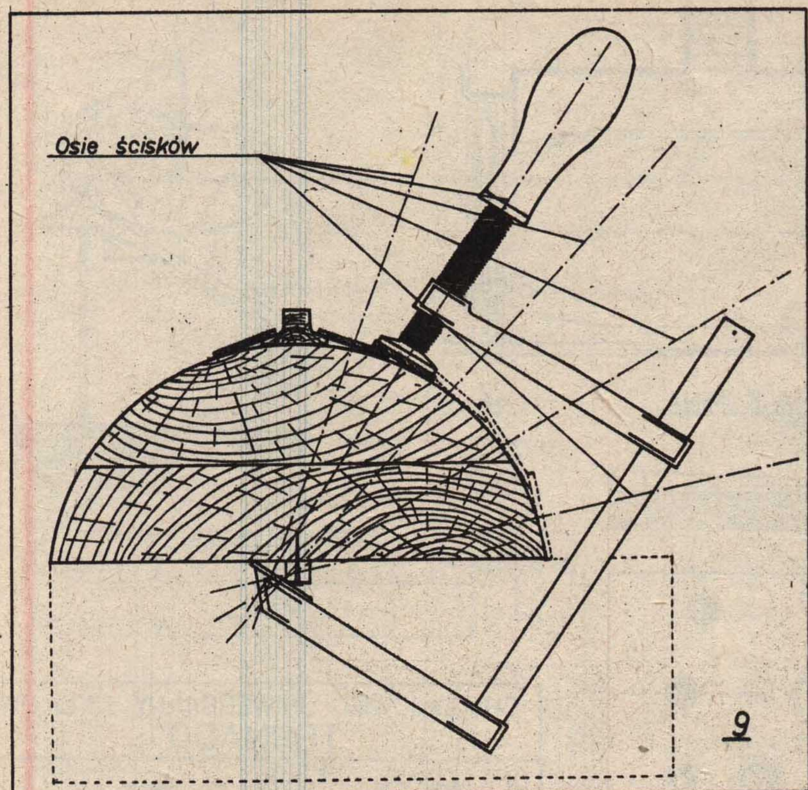
W miejscu luku ładunkowego, jeżeli chcemy wykonać go jako otwarty, w kopycie wykonujemy duży otwór i zabarwiamy go na czarno. Kopyto od strony pokładu powinno mieć odpowiednią łukowatość i siodłowatość. Do kopyta przyklejamy wówczas stępkę i wszystkie paski poszycia. Klepki nadburć przyklejamy do wsporników. Istnieje też możliwość wykonania kadłuba dzielonego poziomo na wysokości pokładu.

Mam nadzieję, że stosunkowo jasno przedstawiłem modelarzom stosowaną przeze mnie technologię budowy modeli o poszyciu zakładkowym. Chciałbym też aby ten artykuł przyczynił się do spopularyzowania budowy modeli o poszyciu zakładkowym ,których na wystawie oglądamy bardzo mało.

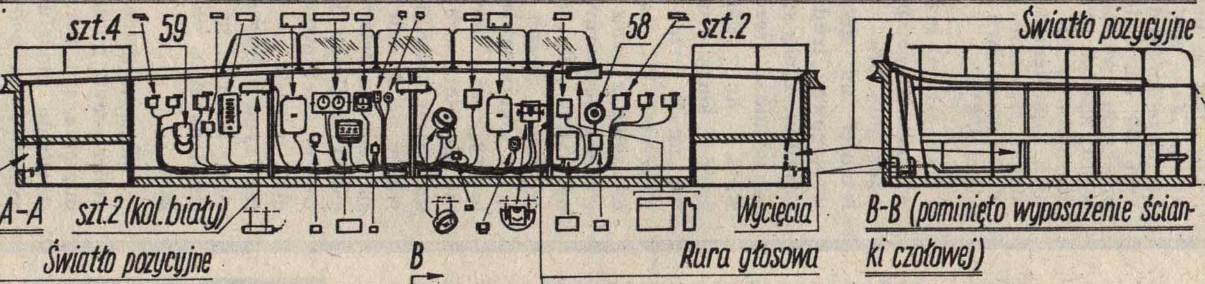
CEZARY CIESIELSKI

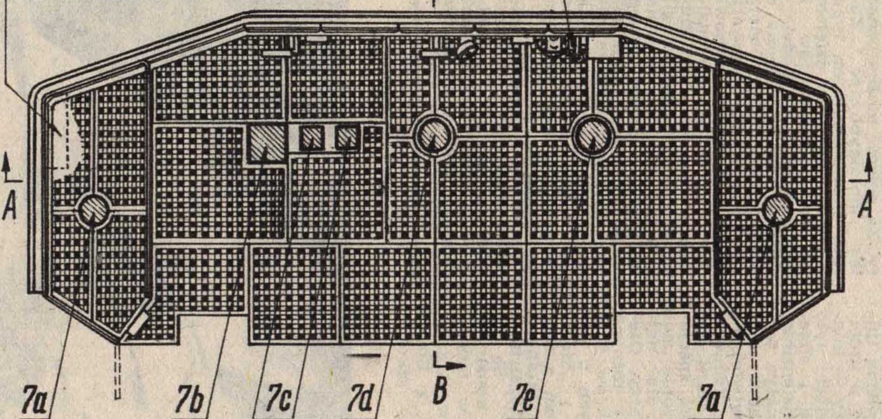


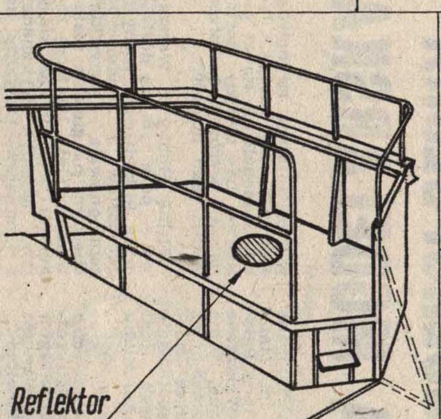
Klejenie zestawu trzonowego modelu.



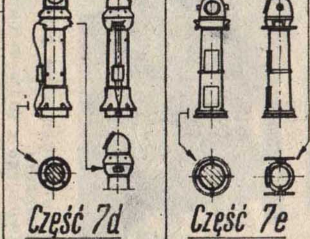
Dociskanie poszczególnych klepek ściskami stolarskimi.

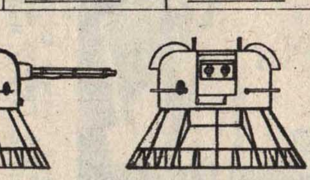


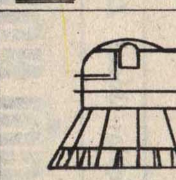


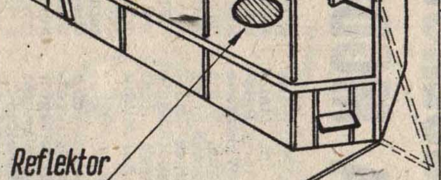


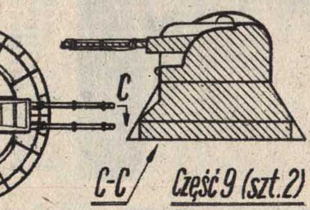


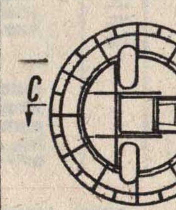


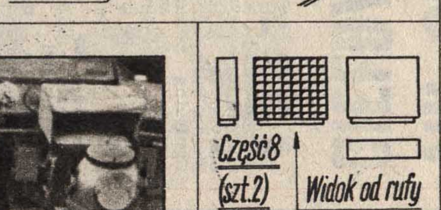






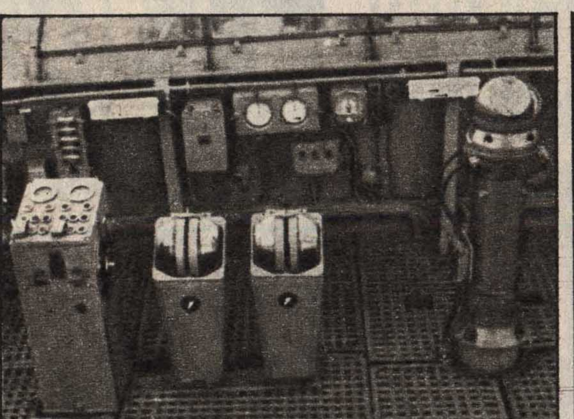


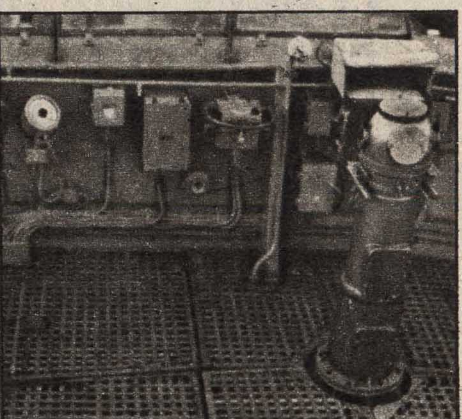




Okręt szkolny ORP „WODNIK"

Skala: 1:100	Opracował: Marek Soroka	Arkusz: 4
Data: 16.10.85	Kreślił: Marek Soroka	Jl. arkuszy: 5

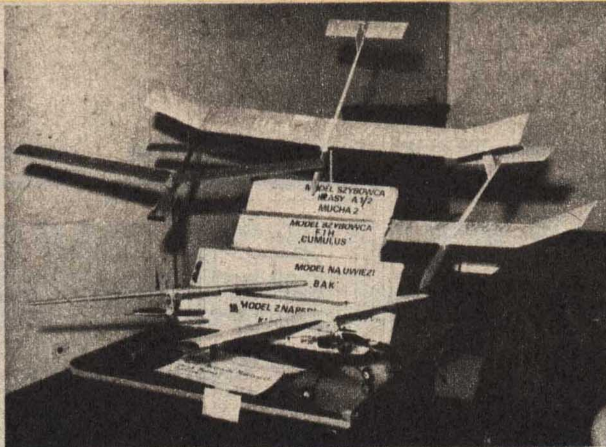




Odkryte stanowisko dowodzenia

Fot. Stanisław Pudlik





PO LEWEJ: Modele latające sylwetkowe oferowane przez firmę K. Nalepka i R. Praczyk w Poznaniu
POWYŻEJ: Modele latające H. Budwickiego z Białegostoku

Zdjęcia: Józef Ziółkowski

VIII OGÓLNOPOLSKA GIEŁDA MODELARSKA

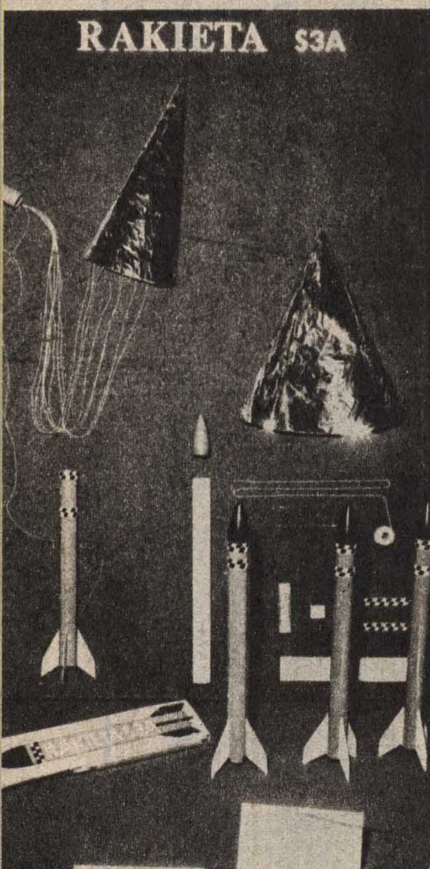
W dniach 4—5 listopada 1986 roku w sali im. Marii Skłodowskiej-Curie w Pałacu Kultury w Warszawie odbyła się kolejna, ósma giełda, zorganizowana przez Centralną Składnicę Harcerską przy współudziale Zarządu Głównego Ligi Obrony Kraju i Aeroklubu PRL.

Ponad 100 wystawców oferowało mnóstwo różnych modeli i drobiazgów potrzebnych modelarzowi czy też majsterkowiczowi, tym sposobem przyczyniając się do wyzwolenia inicjatyw twórczych u uzdolnionych modelarzy — konstruktorów. Najwięcej było modeli lotniczych i akcesoriów w tej dziedzinie; dała się tu zauważyć wyraźna specjalizacja poszczególnych wytwórców. Np. Pracownia Zabawek Politechnicznych Marii Urbaniak z Poznania specjalizuje się w wyrobie modeli latających dla najmłodszych modelarzy. Oferowano kilknaście różnych modeli od szybowców kartonowo-drewnianych o nazwach „Żaczek" i „Motożaczek" z napędem gumowym, do modeli szkolnych szybowców „Żak", „Druh", „Ćwik", „Junior". Są to modele o dobrej konstrukcji, sprawdzone w lotach, o efektownym wyglądzie. Henryk Budnicki z Białegostoku oferował szkolne modele latające (szybowce, gumówki, na uwięzi). Jeden z modeli (do nauki pilotażu na uwięzi) został nawet wyróżniony przez APRL jako nowość.

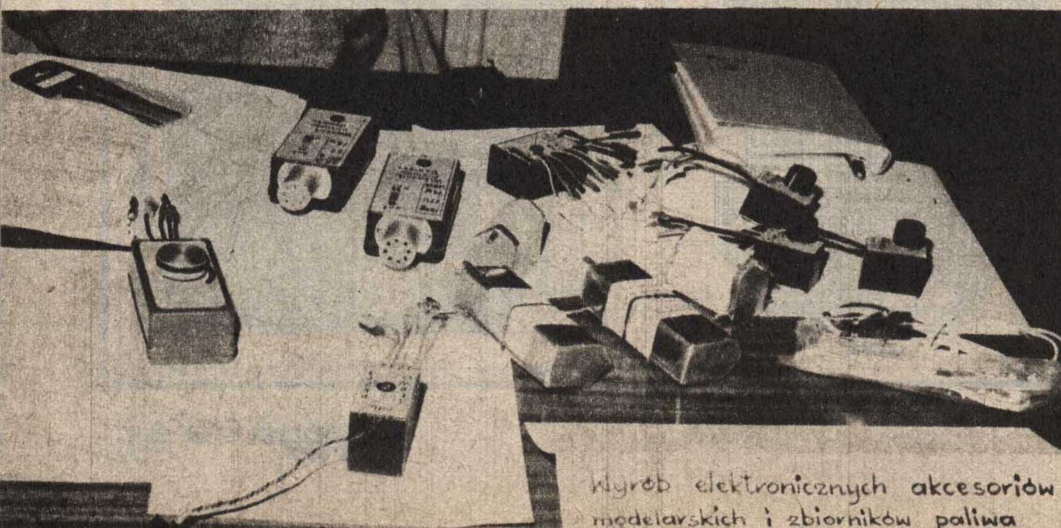
Firma Hobby z Warszawy — poza tym, że dostarczyła kilkadziesiąt różnych akcesoriów i modeli — zaimponowała wszystkim obecnym na giełdzie zestawem makiety latającej samolotu PZL P 11c klasy tzw. „gigant", wykonanej z laminatów. Czekamy na dalsze tego rodzaju makiety. Za nowość można uznać też motoszybowiec „Żuraw" z miękkopłatem typu Rogallo, który jest dziełem Wytwórni Akcesoriów i Prefabrykatów Modelarskich Wiesława Chorosia z Polic. Było jeszcze wiele innych godnych pochwały modeli latających szybowców, na uwięzi i do zdalnego sterowania. Fakt szukania nowych technologii i konstrukcji na pewno wpłynie na dalszy postęp w tej dziedzinie; stąd należy się spodziewać, że nasze modele, które znajdą się na rynku, niczym nie będą ustępowały modelom zagranicznym.

Przykładem dobrego zestawu może być model szybowca „Cirus 86" dla średnio zaawansowanych modelarzy, wykonany przez

dokończenie na str. 25



POWYŻEJ: Modele rakiet oferowane przez Wielobranżową Spółdzielnię Pracy w Wołominie
PONIŻEJ: Zbiorniki paliwa oferowane przez firmę z Oświęcimia



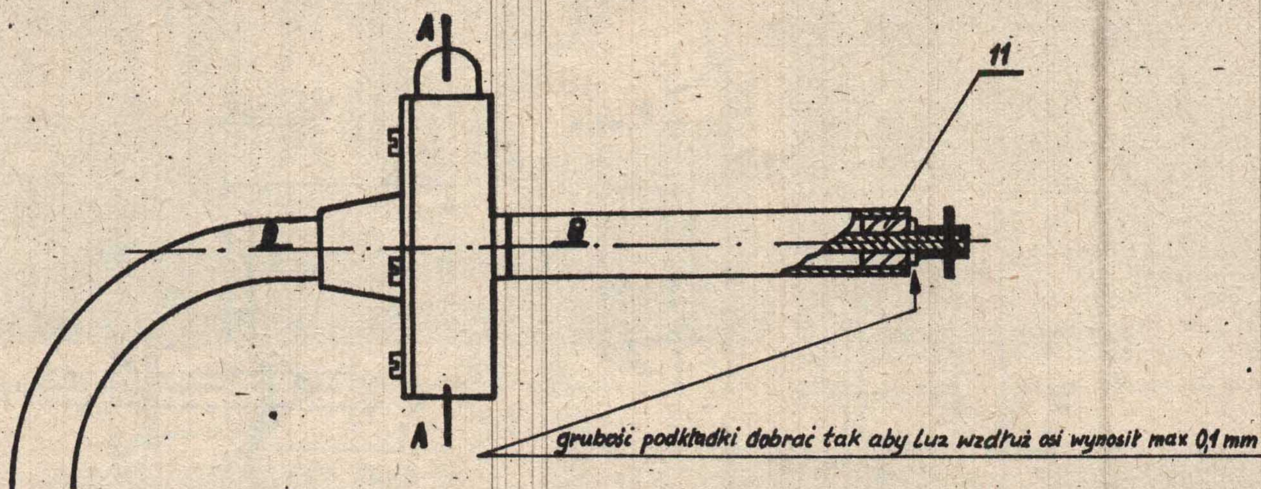
Pompa odśrodkowa H3 do modeli klas F6/F7

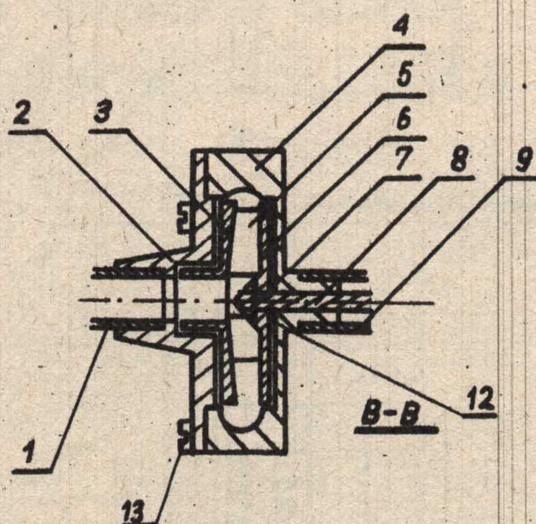
Podstawowym elementem każdego modelu statku pożarniczego klasy pokazowej jest pompa. Dostępne pompy, np. od spryskiwacza do szyb samochodowych, mają małą wydajność, a więc i uzyskiwany efekt jest niewielki. Opracowałem i wykonałem trzy różne pompy, z których wybrałem najlepszą. Taką pompę przedstawiają rysunki nr 13/1 i 13/2. Jest to pompa odśrodkowa. Jej wydajność przy podnoszeniu wody na wysokość 50 cm i bez zwężania przekroju wylotowego przewodu wynosi około 5 l/min, przy silniku RS 550S, zasilanym napięciem 9 V, a maksymalne ciśnienie po zablokowaniu wypływu wynosi 1,1 kG/cm^2.

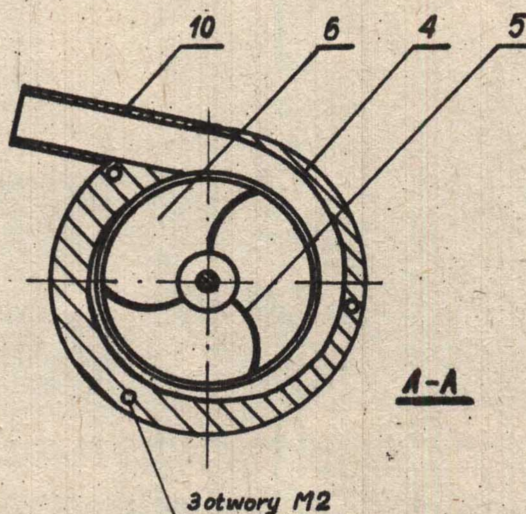
Najlepszym materiałem do wykonania pompy jest mosiądz (nie brąz, gdyż w zależności od gatunku mogą występować trudności w lutowaniu). Linię spiralną należy wykonać frezem kształtowym, np. dentystycznym. Między korpus nr 4 i pokrywę nr 2 przed skręceniem wkrętami M2 należy włożyć uszczelkę z papieru parafinowanego posmarowaną klejem, np. AK20. Dla lepszego uszczelnienia można podczas obróbki tokarskiej korpusu i pokrywy na powierzchniach, między które wchodzi uszczelka, naciąć kanałki. Tuleję dławiącą nr 9 należy wypełnić smarem. Na połączeniach końcówki wylotowej pompy z wężem igielitowym, jak również wszystkich połączeniach tego typu należy stosować zaciski. Na rys. nr 13/1 przedstawiono dwa rodzaje zacisków.

Pompa w modelu musi być umieszczona poniżej linii zanurzenia, tzn. tak, aby po postawieniu modelu na wodzie całkowicie wypełniała ona jej wnętrze.

WŁADYSŁAW HERBUŚ







Zaciski do węży



wykonany z blachy ⌀0,3 i szerok. 5mm, średnice dobierać odpowiednio do średnicy węża.





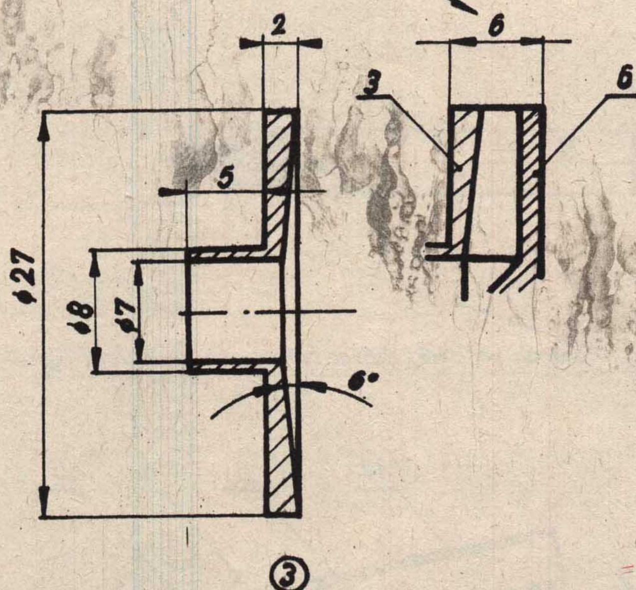
wykonany z drutu sprężystego ⌀1, średnica wewnętrzna mniejsza o około 1,5 mm od średnicy zewnętrznej węża.

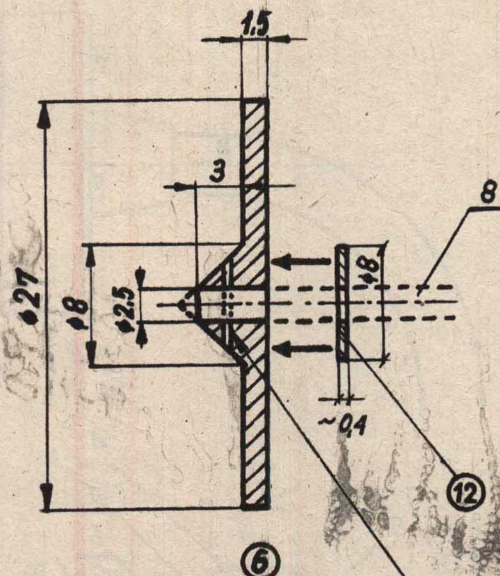
13	Wkręt M2×10	—	3
12	Podkładka dystansowa	55	1
11	Tulejka ⌀7/⌀2,5×6	M058/M059	1
10	Króciec tłoczny	M058/M059	1
9	Tuleja	M058/M059	1
8	Wał ⌀2,5×70	1H17N9T	1
7	Kołek ⌀0,8	50s	1
6	Osłona tylnia	M058/M059	1
5	Łopatka (blacha ⌀0,3)	" "	3
4	Korpus	" "	1
3	Osłona przednia	" "	1
2	Pokrywa	" "	1
1	Przewód ssący ⌀8/⌀7	" "	1
Lp	Wyszczególnienie	Materiał	Ilość

POMPA ODŚRODKOWA H3 DLA MODELI KLASY F6/F7

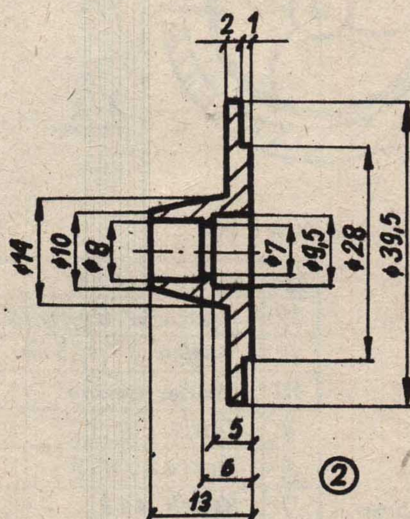
Konstruował Opracował	W. Herbuś	Nr ark: 13/1
KIELCE	Data 11.03.1986r.	Podz: 1:1

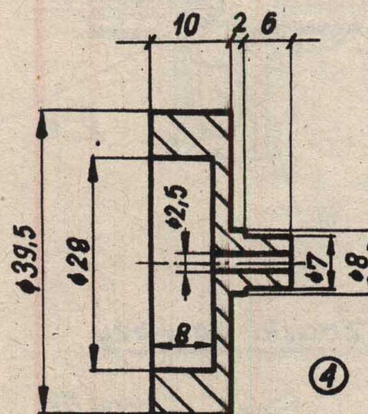
wymiar po wlutowaniu łopatek





otwór ϕ0,8 wiercić po wlutowaniu det. Nr 8

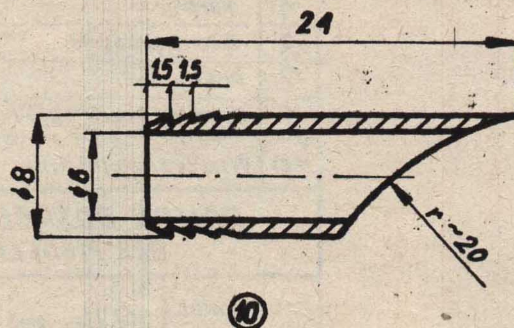




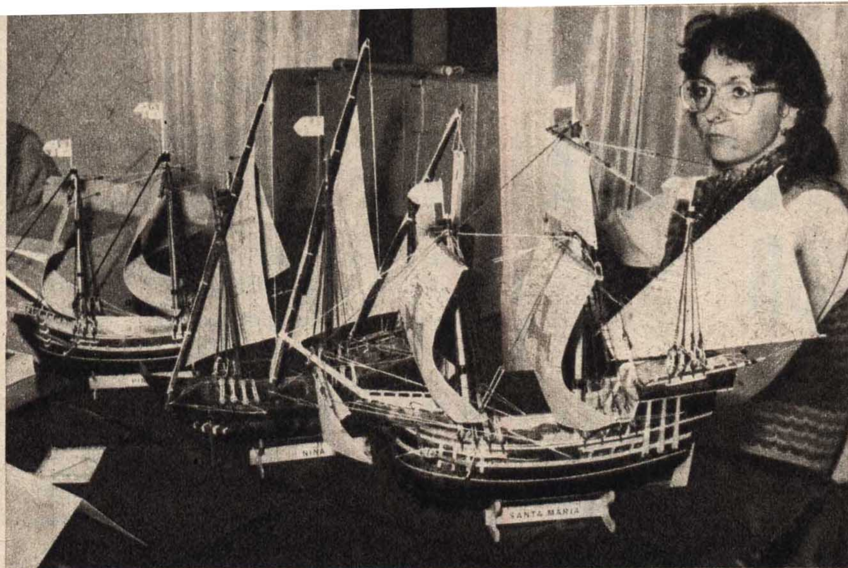
w det. Nr 2 wykonać otwory ϕ2 o rozstawie jak otwory M2 w det Nr 4

otwory M2, linie spiralną oraz jej zarys w detalu Nr 4 wykonać wg przekroju A-A i B-B

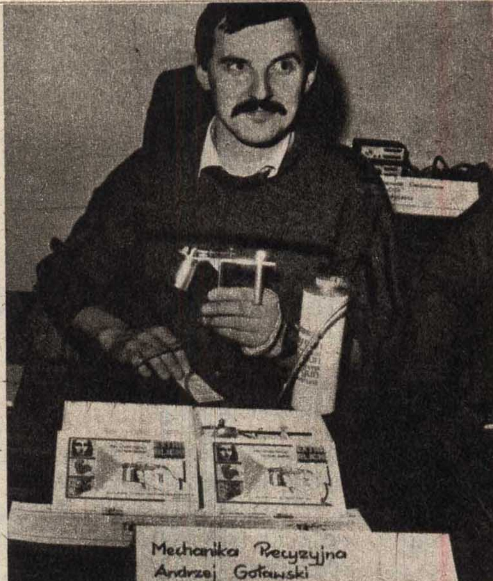
detale 3,6,10,12 są narysowane w 2-krotnym powiększeniu



POMPA ODŚRODKOWA H3 DLA MODELI KLASY F6/F7		
Konstruował Opracował	W. Herbuś	Nr ark: 13/2
KIELCE	Data 11.03.1986 r.	Podz: 1:1



Modele flotylli Kolumba „Santa Maria”, „Nina” i „Pinta” oferowane przez firmę D. Gusiew z Krakowa



Andrzej Goławski z Łukowa oferował precyzyjny aerograf.

VIII OGÓLNOPOLSKA GIEŁDA MODELARSKA

dokończenie ze str. 22

Wielobranżową Spółdzielnię Rzemieślniczą w Bielsku-Białej. W zestawie tym modelarze znajdą listewki i żeberka z drewna należycie dobranego i dobrze pociętego, płozy i statecznik pionowy wykonany z mas plastycznych, rysunek montażowy, opis budowy, bibułkę kondensatorową na pokrycie płata, nawet kawałek papieru ściernego. Efektowne opakowanie i niska cena 450 zł. Wszystko jak z firmy MODELA, a może nawet lepiej.

Po raz pierwszy oferowane były modele rakiet zawodniczych klasy S3A, z jednym silnikiem do pierwszego startu.

Znaleźli akcesoria dla siebie również modelarze kolejowi: były to m. in. urządzenia stacyjne, szyny, drzewka, zapory i inne drobiazgi, ale niestety nie stały się przedmiotem zainteresowania handlowców z CSH.

Oferowano też modele pływające i redukcyjne statków i okrętów — ale bez nowości godnych zainteresowania. A szkoda...

Mimo udziału w giełdzie przedsiębiorstw państwowych i spółdzielczych nie znalazły się na niej wzorce silników spalinowych czy też elektrycznych. Mamy uzdolnionych konstruktorów precyzyjnych urządzeń modelarskich, a nie stać nas na własną konstrukcję silnika. Przypuszczamy, że gdyby był dobry wzorzec silnika spalinowego, zarówno CSH jak i LOK oraz sowałyby jego produkcję, APRL odpowiednio sfinanaby uniknąć sprowadzania silników z dalekich Chin, czy innych krajów.

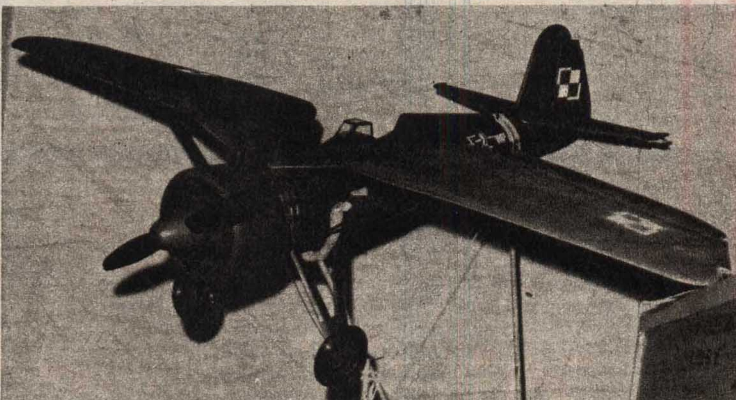
Ogólnie można uznać, że giełda spełnia swoje zadanie. Powołanie grupy ekspertów do oceny oferowanych wyrobów przyczyniło się do wyeliminowania ze sprzedaży tzw. bubli. Szkoda, że nie widzieliśmy tam kierowników sklepów modelarskich CSH, którzy mogli zakupić więcej oferowanego towaru, czasami nie dostrzeganego przez handlowców z oddziałów CSH. Trzeba bowiem wiedzieć, że wytworzenie nowości dla modelarzy wymaga od wytwórcy nie tylko wysiłku, lecz również znacznych nakładów finansowych. Gdy wyrobu, który on oferuje, nie dostrzegają handlowcy z CSH, spotyka go zawód, zniechęca się. A przecież każdą inicjatywę twórczą należy w odpowiedni sposób ocenić, aby jej nie zaprzepaścić!

Miejmy nadzieję, że następna giełda będzie jeszcze bogatsza w nowości dla modelarzy.

S. SMOLIS

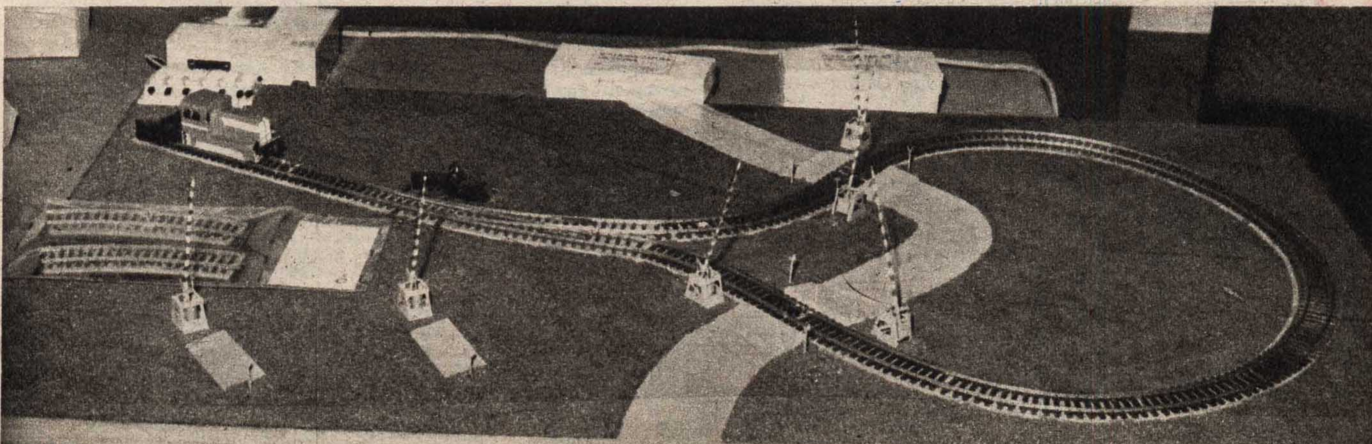


Pojawiły się zestawy dla modelarzy kolejowych. Oferta Rzemieślniczej Spółdzielni z Mysłowic



POWYŻEJ: Model PZL 11c w serii „gigant” z laminatu, oferta firmy „Hobby” z Warszawy
PONIŻEJ: Zapory kolejowe H0 oferowane przez Szymona Piotrowskiego z Nowego Sącza

Zdjęcia: Józef Ziółkowski



V MISTRZOSTWA ŚWIATA MODELI PŁYWAJĄCYCH KLAS FSR

Piąte z kolei mistrzostwa świata modeli pływających zdalnie kierowanych do startów zespołowych klas FSR odbyły się 9—19.08.1986 r. w miejscowości Ostyglia we Włoszech. Ponieważ nikt z naszych zawodników nie uczestniczył w tej imprezie — przedstawiamy informację w oparciu o reportaże zamieszczone w zagranicznych czasopismach modelarskich.

Zdobywcy czołowych miejsc na V mistrzostwach świata modeli pływających zdalnie kierowanych klas FSR w 1986 r.

Klasa FSR 3,5 juniorzy	1. Didier Varieras — Francja	63 okrąż.
	2. Tanja Müller — RFN	63 okrąż. + 1 s.
	3. Paul Dunbar — Wielka Bryt.	62 okrąż.
Klasa FSR 3,5 seniorzy	1. Efthymios Bistokos — Grecja	74 okrąż.
	2. Jaques Dubernard — Francja	73 okrąż.
	3. Derek Jepson — Wlk. Bryt.	73 okrąż. + 26 s.
Klasa FSR-6,5 juniorzy	1. Roland Racz — Austria	56 okrąż.
	2. Torsten Petterson — RFN	55 okrąż.
	3. Arnd Winkel — RFN	50 okrąż.
Klasa FSR-6,5 seniorzy	1. Li Jian — ChRL	76 okrąż. + 7 s.
	2. Derek Jepson — Wlk. Bryt.	76 okrąż. + 19 s.
	3. Ottmar Schleenvoigt — NRD	76 okrąż. + 20 s.
Klasa FSR-15 juniorzy	1. Giuseppe Buratti — Włochy	59 okrąż.
	2. Cosima Wenisch — NRD	59 okrąż. + 10 s.
	3. Mikko Johansson — Finlandia	58 orkąż.
Klasa FSR-15 seniorzy	1. Genadij Kalistratow — ZSRR	83 okrąż. + 4 s.
	2. Joachim Hof — RFN	83 okrąż. + 11 s.
	3. Augustino Catoni — Włochy	81 okrąż.
Klasa FSR-35 juniorzy	1. Arnd Winkel — RFN	66 okrąż.
	2. Cosima Wenisch — NRD	46 okrąż.
	3. Sandra Winkel — RFN	16 okrąż.
Klasa FSR-35 seniorzy	1. Rudi Hofmann — RFN	73 okrąż.
	2. Jürgen Tietze — RFN	72 okrąż. + 2 s.
	3. Hans-Joachim Tremp — NRD	72 okrąż. + 13 s.
Klasa FSR-H-3,5 juniorzy	1. David Aubrun — Francja	850 pkt.
	2. Alexander Grüll — RFN	825 pkt.
	3. Timo Vosterinen — Finlandia	684 pkt.
Klasa FSR-H-3,5 seniorzy	1. Christian Gustafsson — Szwecja	1600 pkt.
	2. Johani Vesterinen — Finlandia	1600 pkt.
	3. Ydegard Anders — Szwecja	1225 pkt.
Klasa FSR-H-7,5	1. André Westerberg — Szwecja	1800 pkt.
	2. Michael Haag — RFN	1260 pkt.
	3. Gerardus van Eerden — Holandia	850 pkt.
Klasa FSR-H-15	1. Ezio Casini — Włochy	1300 pkt.
	2. Kennet Lundquist — Szwecja	1200 pkt.
	3. Luigi Menoni — Włochy	950 pkt.

Zgodnie z postanowieniami Prezydium NAVIGA dotychczasowe mistrzostwa w tradycyjnych klasach FSR-3,5; 6,5; 15 i 35 cm^3 zostały rozszerzone o grupę ślizgów RC na bocznych pływakach z silnikami 3,5; 7,5 oraz 15 cm^3 zwanych FSR-V-H.

Mistrzostwa zorganizowały wspólnie dwie włoskie organizacje modelarskie, częściowo rywalizujące między sobą o wpływy i członków: jedna to NAVIMODEL — związek należący do NAVIGA, a druga do FIM, część składowa włoskiej organizacji będącej odpowiednikiem Polskiego Związku Motorowego. Mimo wcześniejszych antagonizmów, przygotowania i organizacja mistrzostw przebiegały na ogół sprawnie, mimo iż brak personelu technicznego i organizacyjnego oraz brak wyposażenia przewidzianego przepisami NAVIGA zmuszał do licznych improwizacji. Szczególnie dał się odczuć brak optycznego wskaźnika liczby okrążeń poszczególnych modeli oraz sprawnie działającego miernika dźwięku z zapisem graficznym, co było powodem wielu interpelacji.

O tym, że mistrzostwa klas FSR cieszą się wielką popularnością świadczy fakt, iż przybyło na nie 184 zawodników z 19 państw (gdy np. w ostatnich mistrzostwach świata klas C w Rastatt uczestniczyli zawodnicy z 10 państw, a na mistrzostwach świata modeli żaglowych klas F5 w Moskwie tylko z 9 państw).

Przeciętnie w klasie startowało od czterdziestu do pięćdziesięciu kilku modeli. Najwięcej w klasie FSR-3,5 i FSR-15 seniorów, gdzie sklasyfikowano po 56 zawodników. Natomiast w grupie FSR-V-H było mniej startujących — od 20 w 15 cm^3 do 25 w 3,5 cm^3.

Liczba okrążeń trasy w finale była różna, od 56 w klasie FSR-6,5 juniorów do ponad 80 w klasie FSR-15 seniorów. Bezapelacyjnym mistrzem okazał się znany

XXXIII MISTRZOSTWA POLSKI MODELI PŁYWAJĄCYCH KLAS F3 I FSR

Mistrzostwa zostały rozegrane w dniach 11—14 września 1986 w Wołowie w województwie wrocławskim. Po licznych kłopotach, spowodowanych rezygnacją organizatorów z Piotrkowa Trybunalskiego i Białej Podlaskiej, zadania tego podjął się w ostatniej chwili ZW LOK we Wrocławiu. Wyszło to mistrzostwom na dobre, gdyż organizacja ich była znakomita. Dopisała również pogoda. Mistrzostwa odbyły się na tym samym akwenie w Golinie k/Wołowa, na którym zostały rozegrane w roku ubiegłym.

Odpowiedni akwen, gościnność gospodarzy, kierownictwa Ośrodka Wypoczynkowego Zakładu Karnego w Wołowie — dobre zakwaterowanie i wspaniałe wyżywienie, a nade wszystko staranne przygotowanie tych wszystkich szczegółów, które decydują o sprawnym przeprowadzeniu zawodów — spowodowały, że atmosfera była doskonała.

Organizatorzy, z przewodniczącym Komitetu Honorowego — sekretarzem Komitetu Miejsko-Gminnego PZPR w Wołowie, prezesem Zarządu Miejsko-Gminnego LOK — Janem Jończykiem potrafili zapewnić mistrzostwom atrakcyjną oprawę. Wręczono, nagrody, dyplomy, odbył się koncert zespołu regionalnego z Węgorzewa a nawet wycieczka do pobliskiego zabytkowego zespołu pałacowego w Lubiążu. Okazałe puchary zostały ufundowne przez Zarząd Towarzystwa Przyjaciół Dzieci, Ognisko Pracy Pozaszkolnej oraz Ośrodek Szkolenia Kierowców LOK w Wołowie. Doskonale też przygotowano stanowiska startowe i obsługę techniczną mistrzostw. Szczególne gratulacje należą się tu kierownictwu zawodów — ppłk. Antoniemu Balickiemu, z-cy kierownika biura ZW LOK, oraz Mieczysławowi Kruczkiewiczowi, kierownikowi WOM LOK we Wrocławiu.

Przykład ZW LOK we Wrocławiu skłania do przypuszczeń, że jeśli jest kompletny i silnie zintegrowany zespół ludzi, którzy chcą i potrafią zorganizować zawody, to można sę pokusić nawet o organizację imprez międzynarodowych.

Poziom sportowy mistrzostw był dobry, choć nieco niższy niż w roku ubiegłym.

KLASY F3

W klasie F3 standard młodzików toczyła się wyrównana walka o medale między Maciejem Najderem i Mirosławem Bartkowiakiem (obaj z Poznania) zakończona ustanowieniem rekordu Polski. W klasie F3 standard juniorów zdecydowanie zwyciężył Piotr Lasota z Opola.

W klasach F3-E i F3-V juniorów, które opuścił „etatowy" mistrz Polski Tomasz Loba z Poznania, zwyciężyli Leszek Martinusz z Opola z wynikiem 141 pkt. i Adam Sewerniak z Wrocławia z wynikiem 140,53 pkt.

W klasie F3-E poziom był wyrównany natomiast w klasie F3-V pozostali zawodnicy osiągnęli wyniki wyraźnie słabsze od zwycięzców. Może zaważył na tym brak umiejętności rozruchu i regulacji silników powodujący mniejszą koncentrację podczas biegu modelu.

W klasach F3-E i F3-V seniorów — przy nieobecności wielokrotnego mistrza Polski Jerzego Janickiego z Opola zwycięstwo odniósł Tomasz Loba osiągając wynik 142,52 oraz 143,32 pkt. W klasie F3-E niezły wynik miał jeszcze Stanisław Radwan z Katowic — 141,4 pkt., a w klase F3-V — Adam Napieraj z Bielska-Białej — 141,48 pkt. Pozostali zawodnicy uzyskali

zawodnik radziecki Genadij Kalistratow, startujący dawniej głównie modelami F1, którego model zaliczył 83 okrążenia. Jak podkreślają obserwatorzy w licznych publikacjach, jechał on cały czas na „pełny regulator", bez ograniczeń szybkości na zakrętach. Nie ustępował mu wiele Joachim Hof z RFN, który ma tę samą liczbę okrążeń, tylko że z czasem gorszym o 7 sekund.

Najwięcej modeli było wyposażonych w silniki ROSSI, WEBRA i OPS. Komisja sędziowska często operowała kartkami żółtymi, a nawet czerwonymi, co powodowało dyskwalifikacje (np. znanego zawodnika francuskiego Claude Bordiera w klasie FSR-15). Na ogół silniki były dobrze wyciszone i nie powodowały przekroczenia 80 decybeli. Wnoszono zastrzeżenia do pracy komisji sędziowskiej, jeśli chodzi o interpretację przepisów czy podanie wyników liczby okrążeń; zdarzały się też pomyłki, powodujące powtarzanie startu, np. w klasie FSR-3,5 juniorów. Wiele uwag wywołało niedostateczne zapewnienie bezpieczeństwa na wodzie i na brzegu.

W sumie w grupie FSR-V najlepiej wypadli zawodnicy RFN, którzy zdobyli łącznie 8 medali i NRD z liczbą 4 medali. Natomiast w grupie FSR-V-H, w której łącznie startowało 45 zawodników z 10 państw, najlepiej wypadli zawodnicy Szwecji zdobywając 4 medale na 12 możliwych.

Tym razem ekipy ZSRR i ChRL zdobyły po jednym medalu, ale za to były to medale złote. Załączona lista najlepszych zawodników w klasie i grupie wiekowej niech będzie uzupełnieniem zebranych informacji. Puchar przechodni zmarłego przed dwoma laty wiceprezydenta NAVIGA prof. dr. dr. h. c. Artura Bordaga otrzymał zawodnik RFN Arnold Winkel.

Następne mistrzostwa świata w tej konkurencji odbędą się w 1988 r. w Poczdamie w NRD.

Opracował: JAN MARCZAK



Z okazji Tygodnia LOK i Dnia Wojska Polskiego wielu działaczy modelarstwa naszej organizacji zostało uhonorowanych odznaczeniami. Z przyjemnością informujemy, że wśród odznaczonych Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski znalazł się wieloletni modelarz, instruktor, organizator licznych imprez modelarskich, znany i ceniony działacz społeczny MARIAN ŁOZA z Lublina. Serdecznie gratulujemy i życzymy mu dalszych sukcesów w pracy zawodowej i społecznej.

• • •

Rumuńskie czasopismo MODELISM w nr. 3/1986 większość swej objętości, bo aż 10 stron poświęciło planom modelu szkolnego okrętu żaglowego MIRCEA. Innego rodzaju ciekawostką jest fakt, że w tymże 32-stronicowym numerze, aż 22 strony zajmują wyłącznie rysunki różnych modeli.

• • •

W 1986 r. obchodzono w NRD dwa jubileusze, którym wiele miejsca poświęcono w nr 8/1986 miesięcznika „Modelleisenbahner" „40-lecia kolei żelaznej w rękach ludu" oraz „150-lecia niemieckiej kolei żelaznej".

• • •

Mało jest publikacji na temat historii i planów modeli środków komunikacji miejskiej. Interesującym się historią tramwajów podajemy informację, że w NRD wydano książkę Heinera Matthesa pt. STRASSENBAHNEN. Na 184 stronach zawiera ona 294 schematy, 48 rysunków i 25 tabel zestawieniowych. Koszt książki w NRD 16,50 marki.

• • •

W wydawanym w RFN miesięczniku pt. „Schiffsmodell" nr 10/1986 zamieszczono obszerny artykuł o budowie modelu statku ratowniczego HALNY w skali 1:16,66, którego autorem jest Wolfgang Narr. Powiększył on nasze rysunki do ww. skali i zbudował model, który ma długości 1260 mm, szerokości 560 mm, a łączną wysokość 916 mm. Artykuł został zilustrowany licznymi zdjęciami oryginału oraz nowo wykonanego modelu.

• • •

Miesięcznik „Modellbau Heute" zamieścił w nr 9/1986 plan modelu brytyjskiego okrętu historycznego BOUNTY. Celem przypomnienia informujemy naszych czytelników, że plan tej jednostki był już dwukrotnie publikowany w „Modelarzu": mianowicie w nr 12/1957 i 6, 7/1979.

• • •

Na III mistrzostwach Polski modeli redukcyjnych statków i okrętów klasy C1-C4, zorganizowanych tradycyjnie w Lublinie w dniach 10—12.10. 1986 r. wystawiono 65 modeli z 13 województw. Zdobywcami najwyższej liczby punktów w poszczególnych klasach zostali:

C1 — Stanisław Tier z Wrocławia za model „SOVEREING OF THE SEAS"
C2 — Stanisław Steinka z Gdańska za model statku ratowniczego HALNY
C3 — Stanisław Tier z Wrocławia za fragment dziobu okrętu VASA
C4 — Jacek Dębowski z Krakowa za model DARU POMORZA.

• • •

Nasi starsi czytelnicy pamiętają wydany przez nas w 1972 r. w „Planach Modelarskich" nr 42 plan modelu wielozadaniowego samolotu typu Douglas DC-3, znanego u nas bardziej pod nazwą LI-2. Jeśli by ktoś chciał wrócić do budowy modelu tej maszyny, to w czechosłowackim miesięczniku „Modelař" nr 9/1986 znajdzie uzupełniające materiały.

• • •

Zachodnie czasopisma modelarskie szeroko reklamują wydany na 1987 r. kalendarz (Modellflug-Bildkalender 1987) poświęcony w całości tematyce modelarstwa lotniczego. Wydrukowany on jest w formie dużego kalendarza ściennego na kredowym papierze w 13 kolorach. Zawiera ponad 200 kolorowych zdjęć z różnych imprez modelarskich. W RFN kosztuje 25 DM, a w USA 12,95 dol.

• • •

W Związku Radzieckim ukazał się w sprzedaży nowy typ spalinowego silnika modelarskiego o pojemności 2,5 cm^3 pod nazwą MARS 2,5 D. Jest to silnik samozapłonowy, Ø tłoka 15,5 mm, skok 13 mm, który uzyskuje 15 500 obr/min. Jego aktualna cena w ZSRR wynosi tylko 12 rubli.

---

rezultaty poniżej 140 pkt., które przy obecnym poziomie czołówki międzynarodowej należy uznać za przeciętne.

KLASY FSR

Poziom w tych klasach modeli kształtował się różnie. Najwyższy był w klasie FSR 6,5, niezły w klasie FSR 3,5 juniorów, słabszy natomiast w klasach FSR 3,5 seniorów i FSR 15. Zdarzały się też w niektórych biegach jazdy salowe, niczym nie przypominające wyścigu. Najczęściej też zawodnicy — nawet czołowi — osiągali dobry wynik w jednym biegu. Wyjątek stanowili Marek Rurański, mistrz Polski w klasie FSR 3,5 juniorów, oraz Ryszard Dziergwa, mistrz Polski w klasie FSR 6,5.

Nadal występują te same, jak w poprzednich latach mankamenty w technice pływania modeli. Zbyt często omijano boje w sposób nieprawidłowy lub przeciwnie — zdarzały się zbyt asekuranckie, z dużym zapasem, objazdy bojek szczytowych.

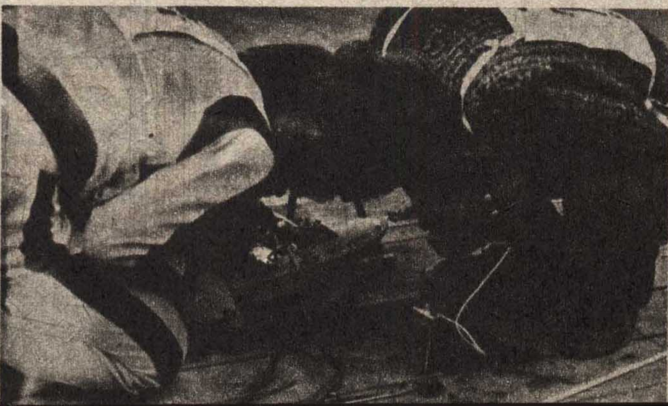
CZOŁOWI ZAWODNICY

Należą do nich Maciej Najder z Poznania, zwycięzca w klasie F3 standard młodzików, który ustanowił rekord Polski w tej klasie z wynikiem 135,2 pkt., Tomasz Loba z Poznania — mistrz Polski w klasach F3-E i F3-V seniorów oraz Marek Rurański z Katowic — mistrz Polski w klasie FSR 3,5 juniorów i Ryszard Dziergwa z Wrocławia — mistrz Polski w klasie FSR 6,5, którzy zwyciężyli w dobrym stylu, zaliczając po dwa udane biegi. W grupie modelarzy specjalizujących się w klasie FSR właśnie Ryszard Dziergwa na przestrzeni ostatnich lat wykazał najbardziej wyrównaną formę i zdobył najwięcej medali.

INNE SPOSTRZEŻENIA

Jeżeli chodzi o modele, to w klasie F3 dominują od kilku lat znakomite węgierskie kadłuby Abrahama natomiast w klasach FSR zarysowuje się wyraźnie tendencja do budowy dużych modeli odpornych na często występującą na naszych zawodach falę. Zastanawia też gospodarka sprzętowa. Z jednej strony są zawodnicy którzy usiłują startować posługując się aparaturami SIGNAL FM-7. Części odbiorcze tych aparatur a zwłaszcza mechanizmy są bardzo wrażliwe na drgania wywołane pracą silników spalinowych. Z drugiej strony zaobserwowałem taki przypadek, że w jednym z modeli zastosowano znakomity mechanizm FORMUŁA-I do regulacji obrotów silnika. Pozostawiam to bez komentarza.

inż. ANDRZEJ CZARCZYŃSKI



MISTRZOSTWA POLSKI MODELI SAMOCHODOWYCH ZDALNIE STEROWANYCH Z NAPĘDEM ELEKTRYCZNYM

KRAKÓW — 19—21.09.1986

Nie pierwsze to przecież mistrzostwa w tych dyscyplinach, a jednak do tych właśnie w Krakowie podchodziliśmy nieco inaczej. Były to bowiem pierwsze zawody w tej skali, na których zarówno jazdy jak i ocenę modeli redukcyjnych prowadzono według nowych przepisów.

Nowy regulamin dla klas RC-A, rodzący się w wielu dyskusjach i kilkakrotnie przeredagowywany, został ostatecznie zatwierdzony w roku 1985. Wszedł on w życie właśnie w tym sezonie sportowym. Tak jak zawsze podczas wprowadzania rzeczy nowych i tu nie uniknięto pewnych pomyłek i braków w sferze realizacyjnej.

Nowy regulamin został poprzedzony odprawami szkoleniowymi kierowników WOM, członków kolegium sędziów i sędziów głównych przewidzianych do prowadzenia zawodów modeli samochodowych w tym sezonie. Informacje na ten temat przedstawił również autor przepisów na posiedzeniach Komisji Modelarstwa ZG LOK i Podkomisji Sportowej.

Zespół sędziowski, w pracach którego miałem przyjemność uczestniczyć, stawił się na tych zawodach z pełnym bagażem pomyłek i braków popełnionych przez zespoły sędziowskie i organizatorów na zawodach strefowych. Nie wdając się już w szczegóły, stwierdzono tam następujące niedociągnięcia:

— w dokonywaniu ocen modeli,
— w wypełnianiu właściwie wszystkich rubryk arkusza ocen,
— w braku arkuszy ocen w ogóle,
— w formalnym i niestarannym wypełnianiu arkuszy.

Można by pisać o tym jeszcze długo, ale nie o to chodzi. Wprowadzając nowe przepisy trzeba było wziąć pod uwagę również i takie ryzyko. Dobrze, że właśnie na tych mistrzostwach, kosztem wielogodzinnej pracy przy akompaniamencie grupy tzw. „gniewnych" stojących pod drzwiami pomieszczenia, gdzie oceniano modele — zespołowi oceniającemu i weryfikującemu oceny z konieczności i z urzędu udało się w zasadzie problem ten rozwiązać. Dzięki temu uczestniczący w mistrzostwach zawodnicy otrzymają nowe, zweryfikowane arkusze ocen. Zgodnie z nowymi przepisami „arkusz ocen" jest dokumentem wielokrotnego użytku i będąc w posiadaniu zawodnika zostanie on jeszcze na pewno wiele razy prezentowany składom sędziowskim na kolejnych zawodach. Tyle ku wprowadzeniu, a teraz do rzeczy.

Mistrzostwa te rozegrane zostały w dniach 19—21.09.1986 r. w Krakowie, na boisku Zespołu Szkół Łączności w dobrych warunkach atmosferycznych.

Zawody przygotowała komisja organizacyjna pod kierownictwem ppłk. Eugeniusza Gnieckiego i jego zastępcy kol. Antoniego Deręgowskiego. Prowadziła je ośmioosobowa komisja sędziowska z sędzią głównym — Janem Stolarkiem na czele.

W mistrzostwach uczestniczyło 17 ekip. Na stanowiskach startowych w poszczególnych dyscyplinach zameldowało się 67 zawodników.

Jakie były wyniki i czy mogą nas one satysfakcjonować? Trudno jest dać na to pełną i jednoznaczną odpowiedź. Zarówno mechanizm kwalifikowania do udziału w mistrzostwach jak i korzystne lub niekorzystne przypadki zdecydowały o tym, że odpadli może lepsi, a zjawili się inni, którzy jeszcze długo powinni doskonalić swoje umiejętności jeździeckie, zanim znajdą się na takiej imprezie.

Rezultaty zawodników przodujących w tych mistrzostwach przedstawiają się następująco:

Klasa RC Bs — młodzicy — startujących 13 zawodników

1. Mariusz Birbach	Sz 1031 — PM Szczecin	53,40/1 sek.
2. Marek Wojcikowski	TA 722 — Tarnów	63,46/3 sek.
3. Wojciech Mauer	TA 721 — Tarnów	64,77/3 sek.
4. Piotr Duda	PT 41 — Bełchatów	67,72/2 sek.
5. Piotr Lorenc	TA 723 — PM Tarnów	68,50/3 sek.

Klasa RC Bs — juniorzy — startujących 12 zawodników

1. Jarosław Osmólski	SZ 1030 PM Szczecin	45,08/1 sek.
2. Leszek Koszela	KO 103 S. P. Nr 4	53,20/1 sek.
3. Piotr Lasiota	OP 1110 —	
	ZDK Chemik Kędzierzyn	59,40/3 sek.
4. Jarosław Jaciubek	PT 61 —	
	MDK Tomaszów Maz.	60,17/2 sek.
5. Dariusz Chodyń	RA 69 —	
	SM Natrasie — Radom	62,01/0 sek.

Klasa RC B — juniorzy — startujących 12 zawodników

1. Roman Zięcina	PT 26 —	
	MDK Tomaszów Maz.	37,49/0 sek.
2. Piotr Stolarek	OP 1004 —	
	ZDK Chemik Kędzierzyn	38,52/1 sek.
3. Adam Sewerniak	WR 88 — ZDK Wrocław	41,69/0 sek.
4. Leszek Martinus	OP 1020 —	
	ZDK Chemik Kędzierzyn	42,52/1 sek.
5. Jarosław Jaciubek	PT 61 —	
	MDK Tomaszów Maz.	43,77/1 sek.

Klasa RC B — seniorzy — startujących 15 zawodników

1. Krzysztof Bereś	NS 31 —	
	WOM LOK Nowy Sącz	32,26/0 sek.
2. Jan Kusz	OP 1112 —	
	ZDK Chemik Kędzierzyn	33,19/0 sek.
3. Stanisław Drwal	TA 202 — PM Tarnów	33,72/1 sek.
4. Paweł Turski	TA 128 — PM Tarnów	36,31/1 sek.
5. Małgorzata Jaśko	TA 5 — PM Tarnów	37,75/1 sek.

Klasa RC A-C — juniorzy — startujących 3 zawodników

1. Grzegorz Rudy	KO 136 — KSM Przylesie		249,4 pkt
	s. w. SKOT 2A	ocena	94,4 „
2. Piotr Stolarek	OP 1004 —		
poza konkursem	ZDK Chemik Kędzierzyn		247,3 „
	s. w. BRDM 2	ocena	92,3 „
3. Paweł Piszczek	KR 402 —		
	WOM LOK Kraków		205,0 „
	s.c. STAR pożarniczy	ocena	70,0 „

Klasa RC A-C — seniorzy — startujących 5 zawodników

1. Bogdan Alberski	TA 71 — PM Tarnów		382,0 pkt
	s. w. BTR 152	ocena	227,0 „
2. Joachim Przybyła	OP 975 — JW 2633		321,8 „
	s. w. SKOT 2A	ocena	166,8 „
3. Paweł Turski	TA 128 — PM Tarnów		310,0 „
	s. w. BTR 152	ocena	155,0 „
4. Marek Matuszyński	BY 362 — Bydgoszcz		243,9 „
	s. c. Jelcz 640	ocena	93,9 „
5. Krzysztof Datkiewicz	ZA 5 — Biłgoraj		232,0 „
	s.w. MOVAG SW 1	ocena	77,0 „

Klasa RC AG — startujących 3 zawodników

1. Krzysztof Bednarski	LD 752 — ODK ROMUS		273,3 pkt
	d. s ISU 122	ocena	163,3 „
2. Dariusz Stasiak	LD 33 —		
	Os. Pojezierska		256,2 „
	czołg T 26	ocena	136,2 „
3. Leszek Martinus	OP 1020 —		
	ZDK Chemik Kędzierzyn		236,7 „
	czołg IS 1	ocena	81,7 „

Klasa RC E-12 — startujących 13 zawodników

1. Jarosław Osmólski	SZ 1030 — PM Szczecin	26 okr./18 sek.
2. Mariusz Świerczek	TA 203 — PM Tarnów	25 okr./7 sek.
3. Paweł Dominiak	WA 404 —	
	WSM Lazurowa	21 okr./24 sek.
4. Janusz Moczkowski	LD 306 — ŁKM Łódź	20 okr./21 sek.
5. Janusz Lewandowski	SZ 754 —	
	PM Szczecin	19 okr./15,9 sek.

• Uwaga: Liczba, przez którą przełamany jest wynik zawodnika, określa liczbę nieczysto przejechanych lub ominiętych bramek.

Klasa RC E-12 była ostatnią klasą, której finał rozegrano na zakończenie zawodów. Jest to jak zawsze klasa bardzo widowiskowa. W czasie rozgrywania biegów zarówno eliminacyjnych jak i finałowego i tym razem dopingowała zawodników licznie zgromadzona wzdłuż trasy publiczność krakowska. Jest to na pewno klasa z perspektywą rozwoju. Startuje w niej coraz więcej zawodników z coraz lepszymi efektami. Osobiście mam wiele zastrzeżeń do estetyki niektórych modeli. Sądzę, że w klasie tej można by uzyskiwać o wiele lepsze rezultaty, gdyby więcej pracowano nad technicznym przygotowaniem modeli do startów w zawodach. Słabe jazdy, zwalnianie szybkości lub awarie wykluczające zawodników z biegów powodowane są często właśnie brakami natury technicznej. Nie można naturalnie nie wspomnieć, że i w tej klasie zaczynają dyktować warunki urządzenia techniczne, a więc elementy składowe modeli, ogumienia, zespoły napędowe oraz dobre źródła prądu do napędzania silników.

Trzeba tu dodać, że wielu renomowanym zawodnikom w tym wyścigu nie udało się nawet zmieścić w pierwszej piątce. W tym miejscu duże brawa dla syna znanego warszawskiego zawodnika Pawła Dominiaka, który jako junior uplasował się na trzecim miejscu.

„Krakowskie" mistrzostwa to zespołowy sukces zawodników ekipy tarnowskiej. Oni to uzyskując punkty w poszczególnych klasach przyczynili się do zdobycia pierwszego miejsca zespołowego i efektownego pucharu ZG LOK. Na drugim miejscu uplasowała się ekipa szczecińska, a na trzecim — łódzka.

Mistrzostwa Polski w klasie modeli samochodowych RC z napędem elektrycznym są już za nami. Jesteśmy bogatsi o nowe doświadczenia i poczynione obserwacje. Zawodnicy zarówno ci z czołówki jak i zajmujący dalsze miejsca, mieli okazję nie tylko do kolejnej — udanej chyba — konfrontacji, ale i do fachowych interesujących dyskusji, którym towarzyszyła wymiana poglądów oraz poszczególnych detali modeli. Cieszy nas fakt, że na startach pojawiło się wielu nowych zawodników. Poczynali sobie oni dość śmiało w walce ze starymi, doświadczonymi wygami. Pozwala to bardziej różowo prognozować przyszłość tych dyscyplin. Jednak i tu, tak jak w klasach wybitnie technicznych, daje znać o sobie i przypomina się kwalifikowany sprzęt, niestety możliwy tylko do nabycia drogą tak niepopularnego importu.

Morał z tego chyba taki — nie przegapmy dziś tych spraw, które w sposób zasadniczy decydować będą o wynikach jutra.

B. GABRYSIAK



1



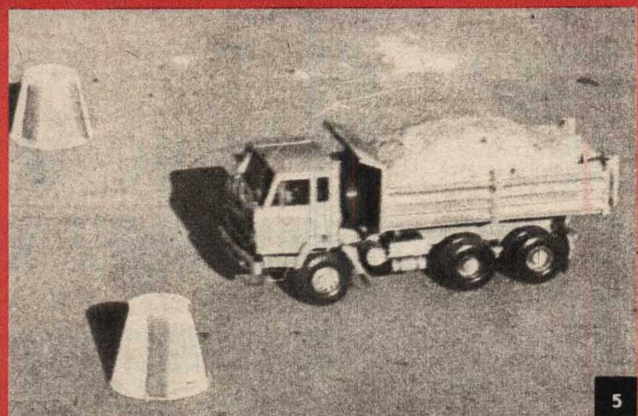
2



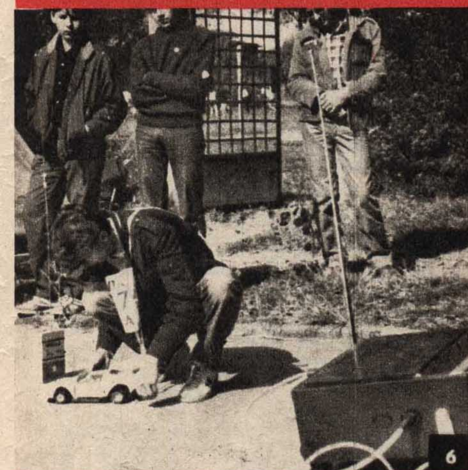
3



4



5



6



7



8



9

NA ZDJĘCIACH:

1. Ten uroczysty moment zakończenia zawodów rozgrzesza wszystko i wszystkich, nawet gdy były jakieś uchybienia lub braki. Na „umownym" podium kierownicy zwycięskich zespołów Tarnowa, Szczecina i Łodzi.

2. Do końca napięcie i uwaga skupiona na jeżdżącym na torze modelu. Wśród startujących zawodników w klasie RC-E-12 Władysław Dudzewicz ze Szczecina.

3. Czyżby ów zagadkowy uśmiech na twarzy Marka Matuszyńskiego z Bydgoszczy miał oznaczać — zobaczymy w przyszłym roku — czwarte miejsce to jeszcze nie ostatnie moje słowo?

4. Moment wręczania medalu przez kierownika Działu Modelarskiego ZG LOK — ppłk Grzegorza Jarząbka wywiera na młodych zawodnikach niezapomniane wrażenia.

5. Pewny wjazd modelu — kierowanego przez Marka Matuszyńskiego w bramkę. Każde nieudane wejście to strata 5 cennych, tak bardzo liczących się na zawodach punktów.

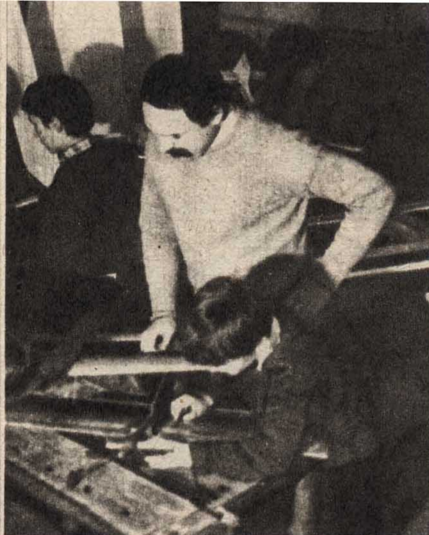
6. Startowe urządzenie liczące włączone, teraz uruchomienie modelu i walka o cenne sekundy. Na starcie Tomasz Ciszewski z ekipy radomskiej.

7. Znany działacz modelarski Bolesław Piszczyk z Krakowa oglądając nowo zakupioną aparaturę z pewnością jest już myślami w przyszłym sezonie sportowym. Kolejna bariera na drodze sportowej i syna Pawła do miejsca medalowego może została przez ten zakup pokonana.

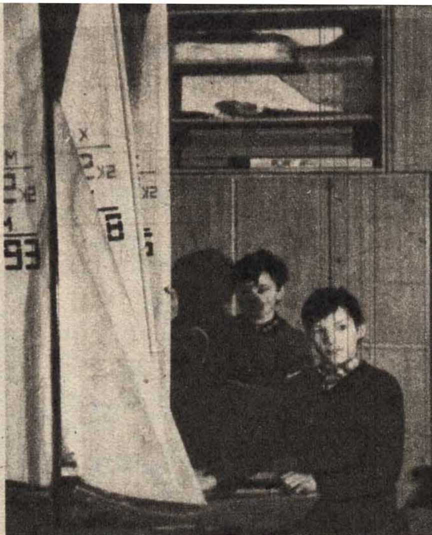
8. Tym razem srebro. Czy da się usprawnić jeszcze coś w tym modelu — myśli chyba w tym momencie Dariusz Stasiak z Łodzi — co pozwoli zbliżyć się ku wymarzonemu, mistrzowskiemu złotu?

9. Na starcie młody zawodnik Krzysztof Bryzgalski z Młodzieżowego Domu Kultury w Malborku. Miejsce na tych zawodach może nie najlepsze, ale sam w nich udział to już duże wyróżnienie i niezapomniane przeżycie dla młodego zawodnika.

Fot. B. Gabrysiak



Instruktor Marek Bartos i wychowanek Tomasz Górczyński przy budowie modelu szkolnego F2B



Dariusz Górczyński i Tomasz Siejka przy swoich modelach żaglowych

Modelarstwo na wsi

BYLIŚMY W MODELARNI PRZY SZKOLE PODSTAWOWEJ W BOCHENIU

Na przestrzeni kilkudziesięciu lat o modelarstwie powiedziano i napisano już wiele. Jednakże w świadomości społecznej pozostało nadal jako przyjemne i pożyteczne hobby. Hobby, którego wyjątkowa atrakcyjność sprawia, że cieszy się niezwykłą popularnością we wszystkich grupach wiekowych naszego społeczeństwa. Jest na równi dostępne dla obojga płci. Modelarstwem chętnie zajmują się artyści, inżynierowie i robotnicy. Równie dobrze rozwija się w mieście jak i na wsi, urzekając swym pięknem coraz to nowe rzesze ludzi.

Swego czasu informowaliśmy naszych czytelników o powstaniu pierwszego w Polsce klubu modelarskiego na wsi, traktując to wydarzenie jako nowe jakościowo zjawisko w życiu młodzieży wiejskiej. Dziś możemy powiedzieć, trawestując słowa poety, że modelarstwo na dobre trafiło pod strzechy. Tylko w województwie skierniewickim istnieją cztery wiejskie modelarnie. Jedną z nich, najbardziej prężnie działającą, jest modelarnia przy szkole podstawowej w Bocheniu.

Bocheń, chociaż w niczym nie przypomina tradycyjnej polskiej wsi, gdzie próżno szukać domostw krytych strzechą, zaś na każdym kroku obcujemy z czerwienią cegły i bielą tynków — nosi jednak wszelkie cechy typowej osady rolniczej, spokojnej i może nieco sennej w płaskim krajobrazie Mazowsza. Tak to przynajmniej wygląda z pozoru, bo w rzeczywistości życie płynie tu wartko, a jego rytm dyktuje twarda i ciężka praca na ziemi. Trudności, jakie przeżywa nasze rolnictwo — brak rąk do pracy — występują tutaj w równym, a może i większym stopniu niż gdzie indziej.

Uwagę rolników zaprząta więc walka o chleb i wszystkie inne sprawy muszą siłą rzeczy zejść na plan dalszy. Chociaż niecałkowicie, albowiem mieszkają tutaj ludzie, którym głęboko na sercu leży sprawa aktywizacji środowiska, a charakter wykonywanej pracy, czas i siły pozwalają im dać ujście aprobowanym przez miejscową społeczność pożytecznym dla wszystkich pasjom.

W przypadku Marka Bartosa, z zawodu nauczyciela, a z zamiłowania konstruktora najróżnorodniejszych modeli, aprobata ta nie była sprawą ani łatwą, ani prostą. Podejmując pracę w Bocheniu Marek Bartos, wówczas już instruktor modelarstwa III klasy, miał nie tylko znaczny zasób modelarskich umiejętności, ale również wrodzoną energię i łatwość zjednywania sobie ludzi. A jednak pierwsze próby zainteresowania środowiska sprawami modelarskimi nie wróżyły powodzenia. Starsi uśmiechali się lekceważąco, traktując poczynania Bartosa jako oczywiste dziwactwo, odciągające ich dzieci od pożytecznych prac w zagrodzie. Młodzież natomiast nie bardzo wiedziała, o co tutaj chodzi. Miała wszak swoje ustalone tradycją sposoby spędzania wolnego czasu, zresztą nie zawsze najbardziej interesujące.

Ale pan Marek był uparty. Wiedział, że grunt trzeba przygotować rozważnie i solidnie. Na początku zyskał poparcie — nie tylko słowne — dyrektora szkoły podstawowej Zenona Sokoła, który uznał modelarstwo za efektywny sposób zagospodarowania wolnych sobót w szkole, oraz poparcie Zarządu Wojewódzkiego LOK w Skierniewicach.

W bardzo skromnym pomieszczeniu udostępnionym przez miejscową szkołę powstała lokowska modelarnia. Z czasem coraz więcej osób gromadziło się w niewielkiej pracowni, coraz rzadziej gościły na twarzach powątpiewające uśmiechy.

— Przełom nastąpił dwa lata temu — mówi dyrektor szkoły Zenon Sokół — kiedy podczas zawodów latawcowych w Łowiczu nasi modelarze zajęli trzy pierwsze miejsca. Po tym fakcie przyszło autentyczne zainteresowanie modelarstwem samej młodzieży jak i władz gminnych. Popłynęły na ten cel pierwsze pieniądze, m.in. z Wydziału Oświaty Urzędu Miejsko-Gminnego w Łowiczu.

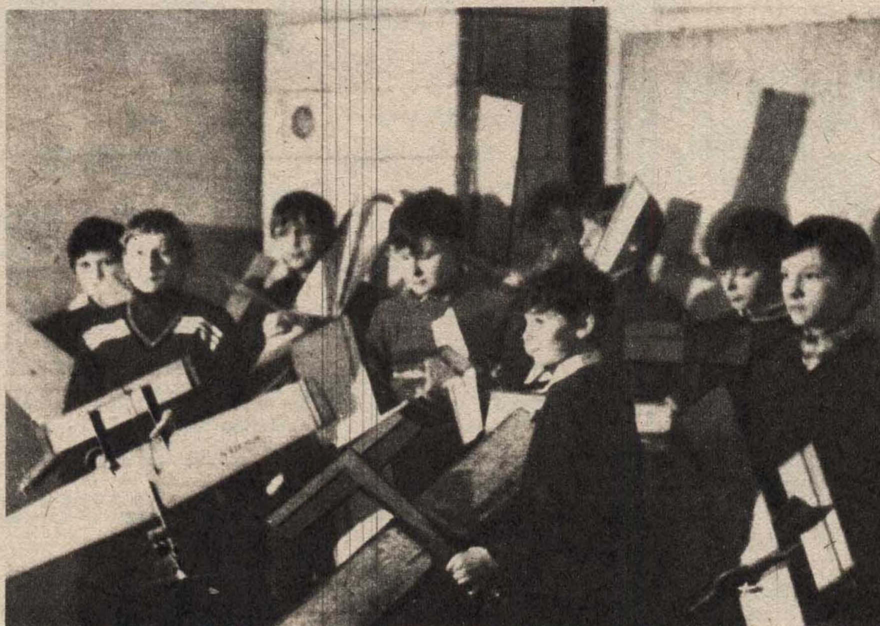
Dziś Marek Bartos wie, że sprawa nie może być przegrana. Bo przecież i rodzice przekonali się do tych niespotykanych dotąd poczynań. Obecnie po trzech latach działalności do modelarni zagląda bez mała cała męska połowa uczęszczającej do szkoły dziatwy, a obecność dziewcząt też nie należy do rzadkości. Co więcej, tematyką modelarską udało się zainteresować tych uczniów, których w zasadzie nic dotąd nie było w stanie zająć.

A perspektywy szykują się coraz lepsze. Właśnie trwa przebudowa szkoły, gdzie przewidziano bardzo efektowne pomieszczenie dla lokowskiej modelarni. Oby to jak najszybciej doszło do skutku. Zapewne jeszcze nieraz za sprawą modelarzy spłynie na Bocheń sława i chwała.

— Efekty naszej pracy — mówi instruktor Marek Bartos — są zdeterminowane finansami i czasem. Czas szkolenia modelarskiego określają lata pobierania przez dziecko edukacji w szkole podstawowej, po skończeniu której tracimy kontakt z naszym wychowankiem. Oprócz szkolenia podstawowego będziemy rozwijać te klasy modelarstwa, które nie wymagają zbyt dużych nakładów finansowych, a więc modele swobodnie latające i modele żaglowe. Nie zrezygnujemy także z koronnej dla nas specjalności, tj. budowy latawców. W tej dziedzinie modelarstwa osiągnęliśmy już pierwsze sukcesy. W zeszłym roku na Wojewódzkich Zawodach Latawcowych w klasie latawców skrzynkowych nasi modelarze, Dariusz Górczyński i Jacek Kaczmarek, zajęli pierwsze i trzecie miejsce. Dzięki temu mogliśmy uczestniczyć w Centralnych Zawodach Latawcowych '86 w Świdniku. Nie muszę chyba przekonywać, że udział w takiej imprezie jest najlepszą reklamą modelarstwa w naszym środowisku.

Upór i społecznikowską pasję ludzi, którzy rozwijają zamiłowania politechniczne w środowisku wiejskim, doceniły kompetentne władze Ligi Obrony Kraju, przyznając modelarni w Bocheniu medal „Za zasługi dla obronności kraju".

Z. GONTARZ



Przed nauką pilotażu modeli F2B

Fot. D. Dróżka

NASZA BIBLIOTECZKA

Mechanika lotu modeli latających

Po długiej przerwie nakładem Wydawnictw Komunikacji i Łączności znów ukazała się książka w tzw. „białej serii". Jest to „Mechanika lotu modeli latających" napisana przez Jana Staszka. Książka ma dosyć szerokie przeznaczenie, jest interesująca zarówno dla modelarzy początkujących, którzy będą mogli poznać podstawowe zjawiska aerodynamiczne i prawa rządzące nimi, jak też dla modelarzy zaawansowanych, projektujących własne modele na zawody.

Konkretyzując, czytelnik w książce tej znajdzie podstawowe wiadomości ogólne o mechanice lotu, aerodynamice, atmosferze, właściwościach ciśnienia, prawach przepływu i ciągłości przepływu, o lepkości powietrza, opływach skrzydła, mechanizmie powstawania siły nośnej itp.

Autor szczegółowo omówił siły działające podczas lotu modelu, podał też charakterystyki śmigieł. W obszernym rozdziale mechanika lotu, zawarł liczne przykłady lotów modeli z silnikiem gumowym, tłokowym, elektrycznym. Przedstawił też sposoby oblatywania modeli.

Książka jest bogato ilustrowana licznymi rysunkami i na pewno znajdzie licznych nabywców wśród modelarzy i instruktorów.

Jan Staszek. Mechanika lotu modeli latających. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności 1986. Format 21 × 30 cm. Objętość 160 str. Nakład 15 000 egz. Cena 270 zł.

MODELARZ POMAGA

Tomasz Obuchowski — ul. Działyńskich 8/3, 86—300 Grudziądz — poszukuje aparatury 4- lub 6-kanałowej do zdalnego sterowania modeli oraz książek „Jak zbudować kierowany radiem model samolotu, samochodu, okrętu", „Budowa i pilotaż modeli", a także „Małego Modelarza": 6/71, 9, 10—11/84, za które zapłaci gotówką.

Grzegorz Tarka — Oś. Gen. Świerczewskiego 43/15, 64-300 Nowy Tomyśl, woj. poznańskie — poszukuje „Planów Modelarskich" lub „Małego Modelarza", w którym znajduje się „ORP Burza", za które oferuje tomiki z serii „tygrysy" lub „Małego Modelarza" nr 7/84 z samolotem Potez XXV A2.

Jewgenij Bobrownik — ZSRR, Kamczatski obwód, miasto Jelizowo, ul. Giabikowa 57 m. 55 — poszukuje „Małego Modelarza": 2, 3/84, 7/82, 4/79, 1, 4/78, 5—6, 12/77, 4—5, 7/76. Do wymiany proponuje książkę „Samoloty Związku Radzieckiego".

Janusz Nowak — ul. Hałupki 1/4, 40-229 Katowice — poszukuje lornetki oraz książek nt. modelarstwa szkutniczego (żaglowce), żeglarstwa, nawigacji i budowy jachtów. Do wymiany oferuje: 28 książek o tematyce modelarskiej i radiotechnicznej m. in. „Modelarstwo samochodowe", „Miniaturowe lotnictwo", „Profile modeli latających", „Elektronika łatwiejsza niż przypuszczasz" cz. I, II, III, „ABC krótkofalowca", „Jak czytać schematy radiowe" i in. oraz „Plany Modelarskie": 55, 106, 109, 107, 103, MT 1971, 72, 73, 74, 76, 77, 78, 80, niepełne roczniki 70, 75, 83 i 26 z lat 1966—69. Pełny wykaz może wysłać pocztą.

Jerzy Szałęga — ul. Zawadzkiego 6/31, 23-210 Kraśnik — posiada silnik Raduga 7M-RC, nowy MK16-1,5 cm^3, MK17 2,5 cm^3, za który pragnie otrzymać modele współczesnych samolotów armii USA w skali 1:72. Ponadto wymieni „Modele Kartonowe „Małego Modelarza" na TBiU — samoloty. Odpowiedź po przesłaniu znaczka pocztowego.

Albin Gawroński — ul. Łąkowa 17 m. 27, 61-879 Poznań — posiada samoloty plastikowe w skali 1:72 i zeszyty TBiU, za które pragnie otrzymać czasopismo „Letectvi Kosmonautika" z lat 1963—1980.

Piotr Sobieszuk — ul. Nowowiejska 85/9, 50-340 Wrocław — poszukuje „Małego Modelarza": 11/58, 10/59, 4/60, 2, 6/61, 4/62, 1—2, 10/63, 10/64, 3/65, 2/66, 6, 10/67, 1, 4, 12/68, 2—3, 6, 12/69, 10—11/70. Do wymiany proponuje „Małego Modelarza": 1, 4, 12/75, 1—2, 6/76, 1/77, 2—3, 4/78, 5—6, 7, 12/81, 1, 4, 7, 9, 11—12/83, 1—2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10—11, 12/84, 1, 2, 3, 4—5, 6, 7, 8, 9, 10/85 oraz „Model Kartonowy".

Marek Cieślak — ul. Dworcowa 21/6, 58-420 Lubawka — poszukuje „Małego Modelarza". W zamian oferuje plakaty zespołów rockowych, luźne numery „Horyzontów Techniki", „Morza", „Razem", „TBiU", „Sensacje XX wieku", książki: „Stare samochody", serię BSP lub zapłaci gotówką.

Paweł Furchert — ul. Wandy Wasilewskiej 17, 64-400 Międzychód, woj. gorzowskie — poszukuje modelu plastikowego „Łoś" w skali 1:72 ze wszystkimi częściami. Do wymiany oferuje zeszyt TBiU pt. „Śmigłowiec Mi-8", „Modelarza" 3/86, tygrys oraz wycinki z „Żołnierza Polskiego" — „Piłkarska kadra czeka".

Eugeniusz Grochala — ul. Dąbrowskiego 6 m. 10, 89-100 Nakło n/Not. — poszukuje „Modelarza": 8/58, 4/60, 1/70, 10/72, 6/75. Do wymiany proponuje „Modelarza": 4, 5, 9, 10, 11, 12/83, 1, 2, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11/84, 5, 6, 7, 8, 9/85 oraz „Młodego Technika": 6/82, 1/85, 4/85 lub zapłaci gotówką. Odpowie na każdy list.

Andrzej Szkoda — ul. Olszowa 8 m. 2, 03-703 Warszawa — poszukuje książek: „Mikroflota", „Mikromodele" — St. Katzera, „Modele kartonowe statków i okrętów" — Karpiński, „Budowa modeli dawnych okrętów" — Karpiński, „Planów Modelarskich": „Cutty Sark", „Wodnik", „Victory", „Smok", „Myflower", „Priediestinacja".

Radek Sprawke — ul. Główna 1/1, 59-920 Bogatynia, woj. jeleniogórskie — poszukuje „Małego Modelarza" z planami dźwigu samochodowego Star-25 z roku 1962, opracowanego przez B. Kuszka. Zapłaci gotówką. Odpowie na każdy list po załączeniu znaczka pocztowego.

Tomasz Adamczewski — ul. Polna 13/5, 78-400 Szczecinek — poszukuje materiałów dotyczących Formuły 1 (książki, prasę, zdjęcia, modele itp.), za które odstąpi „Małego Modelarza", „Modelarza" i „Plany Modelarskie". Wykaz na życzenie. Odpowie na każdy list po załączeniu znaczka pocztowego.

Jarosław Waligóra — ul. Sportowa 2/83 35-111 Rzeszów — poszukuje modeli firmy „NOVO", „SMER", „PLASTICARD", „KP" numer 15, 19, 20, 21. Do wymiany oferuje modele i katalogi (1985—1986) MATCHBOX, ITALAREI i inne farby, „Plany Modelarskie", TBiU. Pragnie nawiązać korespondencję z kolegami z ZSRR, NRD, CSRS. Odpowie na każdy list w języku danego korespondenta.






MODELARZ
WYDAJE ZARZĄD GŁÓWNY LIGI OBRONY KRAJU

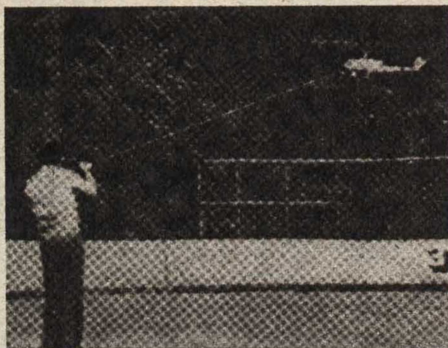
Redaguje zespół w składzie: ZBYSŁAW GONTARZ, STANISŁAW KUBIT, RAJMUND KULIŃSKI (redaktor naczelny), JERZY LITWIN, JAN MARCZAK, STEFAN SMOLIS (z-ca redaktora naczelnego), MAREK SOROKA (opr. graf.), PAWEŁ WŁODARCZYK, MARIAN KAWKA (red. techn.). Adres redakcji: 00-791 Warszawa, ul. Chocimska 14, tel. 49-34-51 wewn. 215 i 259.

Warunki prenumeraty:

1) dla osób prawnych — instytucji i zakładów pracy: ● instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miastach wojewódzkich i pozostałych miastach, w których znajdują się siedziby oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" zamawiają prenumeratę w tych oddziałach, ● instytucje i zakałdy pracy zlokalizowane w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" i na terenach wiejskich opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli.
2) dla osób fizycznych — indywidualnych: ● osoby fizyczne zamieszkałe na wsi i w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli, ● osoby fizyczne zamieszkałe w miastach — siedzibach oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych nadawczo-oddawczych właściwych dla miejsca zamieszkania prenumeratora. Wpłaty dokonują używając „blankietu wpłaty" na rachunek bankowy: miejscowego oddziału RSW „Prasa — Książka — Ruch".
3) Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto NBP XV Oddział w Warszawie Nr 1153-201045-139-11. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji zakładów pracy.

Cena prenumeraty: kwart. 120 zł, półroczn. 240 zł, rocznie 480 zł.
Terminy przyjmowania prenumeraty: na kraj i zagranicę do dnia 10 listopada na I kwartał, I półrocze roku następnego oraz cały rok następny, do dnia 1 kżadego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty roku bieżącego. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Materiałów nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk Wojskowe Zakłady Graficzne. Nakład 50 000 egz. Zam. 8424. K-66.







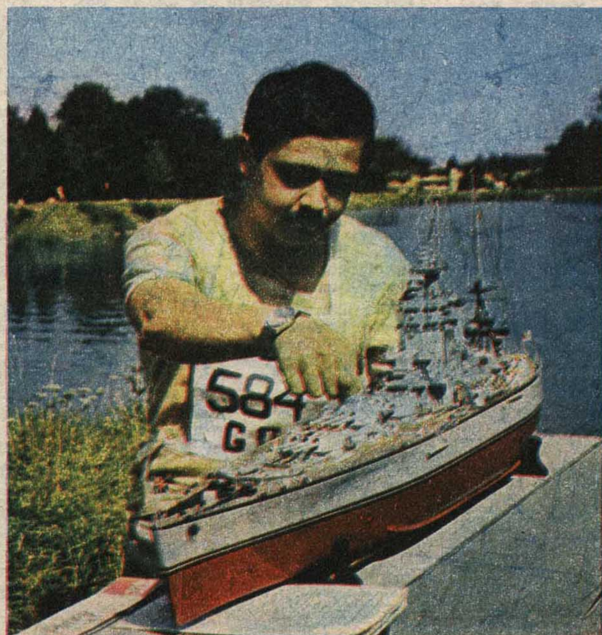
Model śmigłowca na uwięzi

Modelem śmigłowca zdalnie sterowanego jest trudno dzisiaj kogokolwiek zadziwić. Jednak tym razem nie o takim modelu będzie mowa. Oto radziecki modelarz z Kujbyszewa, N. Stukało zbudował pierwszy w Związku Radzieckim model śmigłowca na uwięzi. Model ten jest w stanie wykonać wszelkie ewolucje z programu śmigłowca zdalnie sterowanego z tą jednak różnicą, że nie wymaga drogiej aparatury RC. Czekamy na wiadomość o pierwszym polskim śmigłowcu na uwięzi.

„Rodney"

Ten piękny model pancernika „Rodney" zbudowany został przez Wiesława Lenarciaka z Gdańska. Modelarz ten startował nim w Mistrzostwach Polski Modeli Redukcyjno-Pływających w 1986 r. w klasie F2A.

Fot. J. Litwin





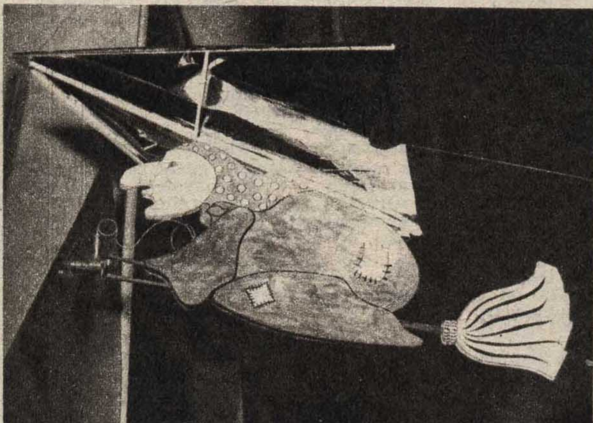
Będąc w Gdańsku, warto odwiedzić „Nautykwariat" Ligi Morskiej przy ul. Świętojańskiej 66. Można tam obejrzeć a także kupić lub sprzedać, m. in. modele statków i okrętów. Niechże zapowiedzią ich prezentacji w następnym numerze będzie powyższe zdjęcie, na którym kierowniczka tego morskiego sklepu, pani Jolanta Bieniecka, demonstruje model „Daru Młodzieży".

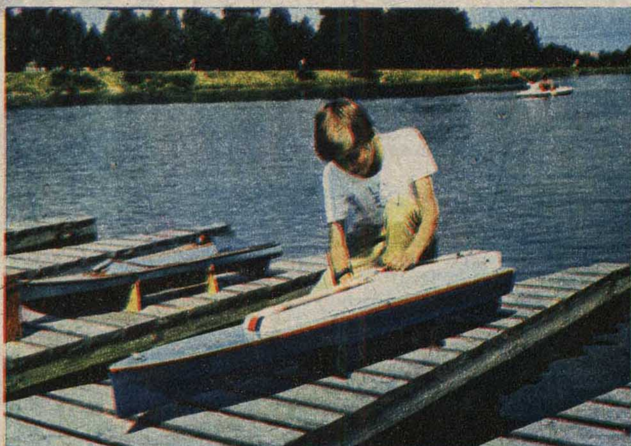
Fot. St. Syndoman

„Baba Jaga"

Podczas VIII Giełdy Modelarskiej spotkaliśmy wśród innych wyrobów ciekawy model latający „Baby Jagi", napędzany silnikiem CO_2 z miękkim płatem typu Rogallo. Producent — Wielobranżowa Spółdzielnia Pracy w Wołominie. Przypuszczamy, iż modele te znajdą się w sklepach CSH.

Fot. J. Ziółkowski





EX Rafała

Tak wygląda model klasy EX Rafała Bartoszewskiego z Kamiennej Góry. Rafał startował nim na MP '86.

Fot. J. Litwin